



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 53]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, मार्च 1, 2012/फाल्गुन 11, 1933

No. 53]

NEW DELHI, THURSDAY, MARCH 1, 2012/PHALGUNA 11, 1933

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 27 फरवरी, 2012

सं. टीएएमपी/33/2011-वीओसीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 एवं 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा महापत्तन न्यासों में अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए गए दिशा-निर्देशों, जिन्हें दिनांक 26 फरवरी, 2008 की अधिसूचना संख्या टीएएमपी/52/2007-विविध के अंतर्गत अधिसूचित किया गया था, के अनुपालन में उत्तरी कार्गो बर्थ-III में तापीय कोयला एवं रॉक फास्फेट के संचालन के लिए अप्रकट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए वी ओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निस्तारण करता है, जैसा कि इसके साथ संलग्न आदेश में दिया गया है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/33/2011-वीओसीपीटी

वी. ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास

...

आवेदक

आदेश

(जनवरी, 2012 के 19वें दिन को पास किया गया)

यह मामला, थोक कार्गो अर्थात् तापीय कोयला एवं रॉक फास्फेट, उत्तरी कार्गो बर्थ-III (एनसीबी-III), के संचालन के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) से दिनांक 2 जुलाई, 2011 को प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है, जो पीपीपी के माध्यम से विकसित किए जाने का प्रस्ताव है।

2.1 इस प्रस्ताव की मुख्य बातें निम्नलिखित हैं:

- (i) (क) प्रस्तावित बर्थ उत्तरी कागों बर्थ-III की लंबाई 306 मीटर एव चौड़ाई 22.90 मीटर परिकल्पित की गई है। बर्थ के 12.80 मीटर ड्राफ्ट तक जलयानों को संचालित करने की आशा है (75,000 डीडब्लूटी जलयान, जिसका औसत पार्सल भार 60,000 टन होगा)।

(ख) सुचारु ढंग से यार्ड में रखने के लिए प्रस्तावित कुल क्षेत्र 12.60 हेक्टेयर है।

(ii) अधिकतम क्षमता:

(क) अधिकतम घाट क्षमता:

निम्नलिखित प्राचलों को अपनाते हुए, अधिकतम घाट-क्षमता 9.15 मिलियन टन प्रति वर्ष पर मूल्यांकित की गई है

- तापीय कोयला लाने वाले पेनामेक्स जलयानों की क्षमता का हिस्सा (75,000 डीडब्लूटी तक ) 72% तक माना गया है तथा रॉक फास्फेट लाने वाले पेनामेक्स जलयानों की क्षमता का हिस्सा (75,000 डीडब्लूटी) 28% तक माना गया है।
- 35,000 टन प्रति दिन की क्षमता वाले पेनामेक्स जलयानों के लिए दिशा-निर्देशों में उल्लिखित माल-उतराई के मानकों की तुलना में वीओसीपीटी ने, तापीय कोयले के लिए 40,000 टन प्रति दिन की तथा रॉक फास्फेट के लिए 25,000 टन प्रति दिन की माल-उतराई की दर मानी है।

(ख) अधिकतम यार्ड क्षमता:

अधिकतम यार्ड क्षमता 9.57 मिलियन टन वार्षिक मूल्यांकित की गई है, जैसा कि नीचे बताया गया है:

- वीओसीपीटी ने तापीय कोयले को सुचारु ढंग से रखने के लिए 58,000 वर्ग मीटर क्षेत्र तथा रॉक फास्फेट को सुचारु ढंग से रखने के लिए 16,000 वर्ग मीटर क्षेत्र (अर्थात् 74,000 वर्ग मीटर क्षेत्र) माना है।

- दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित प्रति वर्ग मीटर में 3 टन के मानक की तुलना में वीओसीपीटी द्वारा तापीय कोयले एवं रॉक फास्फेट दोनों के लिए 6.6 टन प्रति वर्ग मीटर स्टैकिंग गुणांक माना गया है।
- दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित प्लट का टर्नओवर मानक, वर्ष में 12 गुना है, जिसमें 25 दिन की निशुल्क अवधि विनिर्धारित की गई है। वीओसीपीटी ने तापीय कोयले एवं रॉक फास्फेट दोनों के लिए प्लट का टर्नओवर मानक 28 माना है तथा निशुल्क अवधि 10 दिन मानी है।
- वीओसीपीटी द्वारा परिकलित अधिकतम यार्ड क्षमता निम्नलिखित है:

विवरण	तापीय कोयला	रॉक फास्फेट
क: यार्ड का क्षेत्र	58,000 वर्ग मीटर	16,000 वर्ग मीटर
यू: क्षमता का उपयोग स्तर	70%	70%
क्यू: सुचारु ढंग से रखने का गुणांक	6.6	6.6
टी: प्लट का प्रति वर्ष टर्नओवर अनुपात	28 गुना	28 गुना
अधिकतम यार्ड क्षमता	7.50 एमटीपीए	2.07 एमटीपीए
तापीय कोयले एवं रॉक फास्फेट के लिए कुल अधिकतम यार्ड क्षमता	9.57 एमटीपीए	

- (ग) तदनुसार, टर्मिनल की अधिकतम क्षमता, प्रत्येक कार्गो के लिए घाट की क्षमता/यार्ड की क्षमता से अपेक्षाकृत कम निम्न रूप में मूल्यांकित की गई है:

तापीय कोयले के लिए-घाट-क्षमता	-	7358400 टन
रॉक फास्फेट के लिए-घाट-क्षमता	-	1788500 टन
कुल अधिकतम क्षमता	-	9146900 टन

- (iii) कुल पूंजीगत लागत 420.00 करोड़ रुपए अनुमानित की गई है। पूंजीगत लागत का विस्तृत ब्यौरा निम्नलिखित है:

(करोड़ रुपयों में)

क्रम सं०	विवरण	अनुमानित पूंजीगत-लागत
क.	संचालन कार्यकलाप के लिए पूंजीगत लागत	
(i)	सिविल संबंधी कार्य	
	(क) बर्थ एप्रेन एवं पहुँच-मार्ग	120.00
	(ख) आगारमृत लागत पर 3% आकस्मिकताएँ एवं 7% पर्यवेक्षण प्रभार	12.00

	(ग) कार्यगत ठेका-कर (आधारभूत लागत पर सिविल संबंधी लागत के 65% पर 4%)	3.12	
	<b>योग</b>		<b>135.12</b>
(ii)	उपकरण		
	(क) यांत्रिक कार्य	170.73	
	(ख) विद्युत कार्य	26.61	
	(ग) आधारभूत लागत पर 3% आकस्मिकताएँ एवं 7% पर्यवेक्षण प्रभार	19.73	
	(घ) कार्यगत ठेका कर (आधारभूत लागत पर सिविल संबंधी लागत के 65% पर 4%)	5.13	
	<b>योग</b>		<b>222.20</b>
(iii)	विविध लागत (उक्त (i) एवं (ii) का 5%)		<b>17.45</b>
	<b>योग [(i)+(ii)+(iii)]</b>		<b>374.78</b>
ख.	बर्thing कार्यकलाप		
	(क) बर्थ की लागत	40.00	
	(ख) आधारभूत लागत पर 3% आकस्मिकताएँ एवं 7% पर्यवेक्षण लागत	4.00	
	(ग) कार्यगत ठेका कर (आधारभूत लागत पर सिविल संबंधी लागत के 65% पर 4%)	1.04	
	<b>योग</b>		<b>45.04</b>
	<b>कुल पूंजीगत लागत</b>		<b>419.82</b>
	<b>पूर्ण अंकों में बदला गया</b>		<b>420.00</b>

(iv) प्रचालन लागत का अनुमान:(क) कार्गो संचालन कार्यकलाप:

क्रम सं०	विवरण	कार्यप्रणाली	लाख रुपयों में
(i)	बिजली	1.4 यूनिट/टन*9.15 मी०टन; *6.50रु०/यूनिट	832.65
(ii)	मरम्मत एवं रख-रखाव लागत		
	(क) सिविल आस्तियों	13512 लाख रु० पर 1%	135.12
	(ख) यांत्रिक एवं विद्युत कार्य	22,220 लाख रु० पर 7% (यांत्रिक एवं विद्युत कार्य)	1555.43
(iii)	बीमा	सकल स्थिर आस्तियों पर 1%	374.78
(iv)	मूल्यहास		
	(क) सिविल आस्तियों	13512 लाख रु० पर 3.34%	451.30
	(ख) यांत्रिक एवं विद्युत कार्य	यांत्रिक एवं विद्युत कार्यों पर 10.34%	2297.60
(v)	लाइसेंस फीस (भूमि एवं अन्य पत्तन आस्तियों के लिए किराया)		
	(क) पत्तन को देय जल-फ्रंट प्रभार	33250 वर्ग मी०, दर 8.00 रु०/ वर्ग मी०/माह ×12	31.92
	(ख) हागे द्वीप पर स्टैकयार्ड	12600 वर्ग मी०, दर 6.40 रु०/वर्ग मी०/माह×12	96.77
	(ग) गंगा में कनवेयरों के लिए वे-लीव	30720 वर्ग मी०, दर 1.42 रु०/ वर्ग मी०/वार्षिक	0.44
	(घ) इंडियन कनवेयरों के लिए वे-लीव	3600 वर्गमी०, दर 1.42रु०/वर्ग मी०/वार्षिक	0.05
(vi)	अन्य खर्च	37478 लाख रु० की सकल स्थिर आस्ति पर 5%	1873.89
	<b>कार्गो संचालन कार्यकलापों के लिए कुल प्रचालन लागत</b>		<b>7649.95</b>

(ख) बर्थ भाड़ा:

क्रम सं०	विवरण	कार्यप्रणाली	लाख रुपयों में
(i)	मरम्मत एवं रख-रखाव लागत	4504 लाख रु० के बर्थ के निर्माण का 1%	45.04
(ii)	मूल्यहास	4504 लाख रु० का 3.34%	150.43
(iii)	बीमा	4504 लाख रु० का 1%	45.04
	<b>बर्थ भाड़े के लिए कुल प्रचालन लागत</b>		<b>240.51</b>

(v) तदनुसार, वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व संबंधी आवश्यकता नीचे दी गई है:

(रुपए लाखों में)

क्रम सं०	विवरण	कार्गो संचालन कार्यक्रम के लिए	बर्थ भाड़े के लिए
(i)	आर गोसाई, 16% की दर पर	5996.46	720.64
(ii)	प्रचालन लागत	7649.95	240.51
(iii)	कुल राजस्व संबंधी आवश्यकता	13646.41	961.15

(vi) वार्षिक राजस्व संबंधी आवश्यकता (संचालन संबंधी क्रियाकलाप) का प्रभाजन:

(लाख रुपयों में)

क्रम सं०	विवरण	प्रमाणित अनुमानित राजस्व संबंधी आवश्यकता	
		%	लाख रुपयों में
(i)	संचालन प्रभार	98%	13373.48
(ii)	भंडारण प्रभार	1%	136.46
(iii)	विवरण प्रभार	1%	136.46
	कुल राजस्व संबंधी आवश्यकता	100%	13646.41

(vii) अनुमानित राजस्व संबंधी आवश्यकता को पूरा करने के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नलिखित है:

(क) बर्थ भाड़ा प्रभार:

विदेश को जाने वाला जलयान	-	0.549 रु०/जीआरटी/प्रति घंटा
तटीय जलयान	-	0.329 रु०/जीआरटी/प्रति घंटा

(ख) कार्गो संचालन प्रभार:

(दर प्रति मीट्रिक टन)

क्रम सं०	वस्तु	दर रुपयों में
1.	नापाय कोयला (100% तटीय)	130.86
2.	गैर फास्फेट (100% विदेशी)	209.37

(ग) भंडारण प्रभार:

वीओसीपीटी ने, 18000 टन प्रति दिन की निष्क्रमण दर का अनुमान लगाते हुए, निशुल्क अवधि में 5 94 एमटीपीए को हटाना स्वीकार किया है। इसने अनुमान लगाया है कि 18% कार्गो क्षमता पर, निशुल्क अवधि के बाद, निम्न रूप में भंडारण प्रभार लगेगा

(i) निशुल्क अवधि - 10 दिन

(ii) भंडारण प्रभार (निशुल्क अवधि के बाद)

दर रुपयों में प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका हिस्सा

पहले 6 दिन	-	2.00
अगले 6 दिन	-	3.24
उसके बाद	-	6.32

666 GI/12-2

- (घ) पर्यावरण एवं प्रबंधन, घाट पर कार्गो की साफ-सफाई, सुरक्षा संबंधी उपायों आदि के लिए विविध प्रभार, 1.49 रु0/टन प्रस्तावित किया गया है।

2.2 वीओसीपीटी ने व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रति तथा विषयगत प्रस्ताव पर परामर्श किए जाने वाले आरएफक्यू आवेदकों की सूची भी प्रस्तुत की है।

3. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, यह प्रस्ताव, प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/आरएफक्यू आवेदकों (वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए ब्यौरे के अनुसार) को उनकी टिप्पणियाँ प्राप्त करने के लिए भेजा गया। व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रति सभी प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/आरएफक्यू आवेदकों को भी हमारे दिनांक 26 अगस्त, 2011 के पत्र के अंतर्गत भेजी गई थी। प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/आरएफक्यू आवेदकों से प्राप्त टिप्पणियाँ वीओसीपीटी को भेजी गई हैं। वीओसीपीटी ने प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/आरएफक्यू आवेदकों द्वारा उठाए गए मुद्दों पर अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं।

4. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर वीओसीपीटी से हमारे दिनांक 7 अक्टूबर, 2011 के पत्र के अंतर्गत अनुरोध किया गया कि वह कुछ मुद्दों पर सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करे। वीओसीपीटी ने अपने दिनांक 14 नवम्बर, 2011 के पत्र द्वारा अपना जवाब प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों तथा वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत जवाबों का सारांश नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्रम सं०	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीओसीपीटी से प्राप्त जवाब
(i)	जैसा कि हमारे दिनांक 7 अक्टूबर, 2011 के पत्र सं० टीएएमपी/32/2011-वीओसीपीटी में पहले से ही कहा गया है कि उत्तरी कार्गो बर्थ-III में तापीय कोयला एवं रॉक फास्फेट के संचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के संदर्भ में वीओ चिदम्बरनार (वीओसीपीटी) द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव तथा पत्तन द्वारा उत्तरी कार्गो बर्थ-IV में तापीय कोयला एवं तांबे के संकेन्द्रण के संचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए उनके द्वारा दिनांक 2 जुलाई, 2011 के पत्र सं०-ई(सी)/एफ59/12/एनसीबी-IV/टीएएमपी/पीजेटी/2011/डी2187 के अंतर्गत प्रस्तुत एक अन्य प्रस्ताव, भौतिक विशिष्टताओं (लंबाई, बर्थ का ड्राफ्ट), क्षमता-परिगणना में कार्गो का हिस्सा, अधिकतम क्षमता, जिसमें मुख्यतः कनवेयर लागत के कारण पूंजीगत लागत के आकलन में कुछ अंतर को छोड़कर, की दृष्टि से लगभग, सम-अनुरूप है। क्योंकि दोनों प्रस्ताव लगभग सम-अनुरूप हैं तथा दिशा-निर्देशों में परियोजना-वार अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण की अपेक्षा नहीं की जाती है, अतः पत्तन इस बात का अध्ययन करे कि क्या तापीय कोयले के संचालन के लिए मानक टर्मिनल के लिए एकसमान दरें, रॉक फास्फेट के साथ अथवा तांबे के संकेन्द्रण के साथ प्रस्तावित की जा सकती हैं।	हालांकि तापीय कोयले का संचालन, एनसीबी-III एवं एनसीबी IV दोनों बर्थों पर किया जाता है, तथापि, अन्य कार्गो, रॉक फास्फेट एवं तांबा संकेन्द्रण भिन्न-भिन्न है। कार्गो के लिए चुनी गई संरचना, प्रयोक्ता की मांग पर निर्भर करती है, अतः विभिन्न कार्गो के गठन के लिए अलग दर है। यह वीओटी आपरेटर पर निर्भर करता है कि वह इस दर पर प्रबंधन करे, तथापि, प्राधिकरण इस पर निर्णय ले।
(ii)	<b>टर्मिनल की अधिकतम क्षमता</b>	
	(क) प्रस्तावित टर्मिनल पर आने वाले सभी जलयान, पेनामेक्स आकार के होंगे, इस अनुमान के आधार की व्याख्या करें। वीओसीपीटी इस बात की पुष्टि करे कि पत्तन के ड्राफ्ट को बढ़ाने हेतु चैनल को गहरा करने के लिए पत्तन द्वारा किए जाने वाले प्रस्तावित पूंजीगत खर्च को ध्यान में रखते हुए तथा वीओटी परियोजना के 30 वर्ष के लंबे परिदृश्य को स्वीकार करते हुए, किर्मा कैपसाइज जलयान की परिकल्पना नहीं की गई है।	प्रस्तावित ड्राफ्ट (12.80 मीटर) में केवल पेनामेक्स जलयान समा सकते हैं तथा इस क्षेत्र के लिए ड्राफ्ट को बढ़ाने का कोई प्रस्ताव नहीं है, अतः कैप आकार के जलयानों के संचालन की परिकल्पना नहीं की गई है।
	(ख) तापीय कोयले की क्षमता का हिस्सा 72% तक तथा रॉक फास्फेट की क्षमता का हिस्सा 28% तक निर्धारित करने के लिए अपनाए गए	जैसा कि व्यवहार्यता रिपोर्ट में बताया गया है कि कार्गो के लिए प्रस्तावित संचालन दरों सहित अधिकतम घाट

	आधार की व्याख्या करें।	क्षमता 7.28 एमटीए बैठती है, जिसमें ये रॉक फास्फेट 2 एमटीए है। यह घाट क्षमता का 28% बैठता है।
	(ग) पेनामेक्स जलयानों के लिए दिशा - निर्देशों में विनिर्धारित उतराई-मानक 35,000 टन प्रति दिन है। इसकी तुलना में वीओसीपीटी ने तापीय कोयले के लिए 40,000 टन प्रति दिन की उतराई दर मानी है। संशोधित सुधरी हुई संचालन दर अपनाने के आधार की व्याख्या करें।	35,000 टीपीडी की तुलना में 40,000 टीपीडी की दर मानी गई है ताकि वार्षिक धूपट को एवं प्लाट क्षेत्र के अधिकतम उपयोग को अधिकतम स्तर तक लाया जा सके, जो कि उत्तरी कार्गो बर्थ-II के लिए टीएमपी द्वारा पहले से अनुमोदित है।
	(घ) 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश, रॉक फास्फेट के लिए संचालन मानक निर्धारित नहीं करते हैं। अतः वीओसीपीटी संचालन उपकरण की क्षमता तथा सफल बोली लगाने वाले द्वारा लगाई जाने वाली यांत्रिक सुविधाओं के संदर्भ में, कार्गो के लिए 25,000 टन प्रति दिन के हिसाब से इस पत्तन द्वारा अनुमान लगाए गए संचालन प्राचलों का औचित्य सिद्ध करें।	25,000 टीपीडी की संचालन दर उसी तर्क पर मानी गई है, जैसी कि कोयले के लिए मानी गई है। इस दर को प्राप्त करने के लिए उपकरण क्षमता का डिजायन तैयार किया गया है। रॉक फास्फेट के लिए अपनाई गई संचालन दर, टीएमपी द्वारा पहले से "वीओसीपीटी में एनएसबी-II के विकास" संबंधी परियोजना के लिए अनुमोदित की जा चुकी है।
	(ङ) इस प्रस्ताव के पैरा-9 में यह बताया गया है कि स्टैक यार्ड का कुल क्षेत्र 12.60 हेक्टेयर (1,26,000 वर्ग मी0) होगा। तथापि, अधिकतम यार्ड क्षमता का अनुमान लगाने के लिए, 58000 वर्ग मीटर भूमि, तापीय कोयले को सुचारु ढंग से रखने के लिए एवं 16,000 वर्गमीटर भूमि, रॉक फास्फेट को सुचारु ढंग से रखने के लिए (अर्थात् 74,000 वर्ग मी0) मानी जाती है। बकाया भूमि के लिए उपयोग योजना इंगित की जाए।	टीएमपी द्वारा जैसा कि उल्लेख किया गया है, कार्गो के लिए अधिकतम क्षमताओं की दृष्टि से विशिष्ट क्षेत्र को केवल स्टैकिंग के प्रयोग के लिए लिया गया है। बकाया क्षेत्र, उपकरण बर्मस, कनवेयर गैलरियों, बाहरी सड़कों आदि के लिए उपयोग में लाया जाएगा। इसका उल्लेख ड्राइंग के खाके में किया गया है, जो कि संलग्न है।
(iii)	<b>पूँजीगत लागत</b>	
	(क) कोयले की उतराई वाले टर्मिनल के लिए सिविल संबंधी कार्यों जैसे बर्थ एप्रन एवं पहुँच मार्ग, स्टैक यार्ड, स्टैकर के लिए रेल-पथ, रिक्लेमर, कनवेयर गैलरियों, ट्रांसफर टॉवर, वैगन लदान स्टेशन आदि की सूची, अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट है। आदर्शमूलक मानक सूची में निर्धारित सिविल संबंधी कुछ कार्य पूँजीगत लागत के अनुमान में वीओसीपीटी द्वारा माने नहीं गए हैं। कोयले के टर्मिनल के लिए उपकरण के आदर्शमूलक मानक स्तर में जहाज अनलोडर्स, 2 रिक्लेमर, 2 वैगन लोडर्स, 4 पे लोडर्स, आदि शामिल हैं। जबकि वीओसीपीटी ने 2 ग्रैब अनलोडर्स, 2 स्टैकर्स, 1 स्प्रेडर एवं 6 फ्रंट एंड लोडर्स प्रस्तावित किए हैं। सिविल संबंधी कार्यों एवं उपकरणों दोनों पक्षों की दृष्टि से दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित मानकों से व्यतिक्रम के कारणों की व्याख्या की जाए।	प्लाटों के ले-आउट के लिए एवं प्रस्तावित क्षमताओं की दृष्टि से उल्लिखित सख्या पर्याप्त है। अतः टीएमपी के दिशा-निर्देशों में थोड़ा सा व्यतिक्रम है।
	(ख) बर्थ एप्रन एवं पहुँच मार्ग की पूँजीगत लागत 120.00 करोड़ रूपए के अनुमान का आधार बताया जाए।	व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार, पूँजीगत लागत का अनुमान 160.00 करोड़ ₹0 है। टीएमपी के दिशा-निर्देशों के अनुसार, 40.00 करोड़ ₹0 की बर्थ निर्माण की लागत (160.00 करोड़ ₹0-40.00 करोड़ ₹0) को घटाने के बाद, बर्थ एप्रन एवं पहुँच-मार्ग की पूँजीगत लागत 120.00 करोड़ रूपए बैठती है।
	(ग) एनसीबी-III के लिए वीओसीपीटी द्वारा मानी गई स्टैकर यूनिट की लागत, 14 करोड़ ₹0 का है, जबकि बर्थ सं0 एनसीबी-IV के सम-अनुरूपी एक अन्य प्रस्ताव में स्टैकर यूनिट की लागत 16 करोड़ ₹0 का अनुमानित की गई है। इस उपकरण के लिए अलग-अलग पूँजीगत लागत का अनुमान लगाने के तर्क की व्याख्या की जाए।	लागत में अंतर, स्टैकरों की पहुँच में अंतर के कारण है। एनसीबी-IV के लिए स्टैकर की पहुँच 42 मीटर है तथा एनसीबी-III के लिए 23 मी0 है। एनसीबी-IV के लिए 45 मी0 चौड़ाई की दो चिमनियाँ एवं एनसीबी-III के लिए 25 मी0 चौड़ाई की चार चिमनियाँ प्रस्तावित हैं।

	(घ) अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में अनुमानित पूंजीगत लागत तकनीकी व्यवहार्यता रिपोर्ट, जो नवम्बर, 2010 की है, में प्रस्तुत अनुमानों पर आधारित है। वास्तव में, 28 करोड़ रूपयों पर अनुमानित ग्रैब अनलोडर/प्रति टन की लागत वहीं है, जो उसने अगस्त, 2009 में एनसीबी-II के कोयला संचालन टर्मिनल के लिए प्रस्तुत मूल प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित की गई थी। पूंजीगत लागत के अनुमानों को अद्यतन करने के लिए वीओसीपीटी विचार करे ताकि वर्तमान बाजार दर परिलक्षित हो सके।	इस मुद्दे का अध्ययन किया जाएगा।
	(ङ) व्यवहार्यता रिपोर्ट में कोई ऐसा दस्तावेज नहीं है, जो पूंजीगत लागत के अनुमानों को सिद्ध करे। सहायक दस्तावेज/ परिकलन / वजतीय कोटेशन/ बाजार दर की प्रतियाँ प्रस्तुत की जाएँ जिनसे सिविल एवं उपकरण संबंधी लागत के अनुमानों का औचित्य सिद्ध हो सके।	विभिन्न स्रोतों से प्राप्त की गई सूचना के आधार पर अनुमान लगाए गए हैं।
(iv)	तकनीकी व्यवहार्यता रिपोर्ट के पैरा 7.4 में बताया गया है कि रॉक फास्फेट का निष्क्रमण ट्रकों द्वारा प्रस्तावित है, अतः किसी विशिष्ट प्रणाली की परिकल्पना नहीं की गई है। जहाँ तक तापीय कोयले का संबंध है, इसे रेल द्वारा निष्क्रमित किए जाने का प्रस्ताव है। वैगन से माल को उतारने वाले क्षेत्र को सुदृढ़ करने के लिए 1.50 करोड़ ₹0 की सिविल संबंधी कार्यों की लागत को पूंजीगत लागत में माना गया है, जबकि वीओसीपीटी ने रिव्लेमिंग एवं वैगन में माल को चढ़ाने से संबंधित प्रणाली वाले उपकरणों की पूंजीगत लागत को यह उल्लेख करते हुए नहीं माना है कि यह रेल द्वारा कार्गो के निष्क्रमण के लिए एक अलग से एजेंसी नियुक्त करने पर विचार कर रहा है। इस संबंध में निम्नलिखित मुद्दे स्पष्ट किए जाएँ:	
	(क) सफल बीओटी आपरेटर द्वारा प्रदान की जाने वाली अन्यथा प्रस्तावित रेल से संबंधित सेवा को छोड़कर, यदि कोई समेकित सेवा हो तो विशिष्ट कारणों के साथ बताएँ।	पत्तन ने रेलवे के माध्यम से तापीय कोयले के निष्क्रमण के लिए 'द्वीप पर समेकित कोयला लदान सुविधा' नामक एक अलग से पीपीपी परियोजना का पहले से गठन कर लिया है।
	(ख) यदि रेल निष्क्रमण एक अलग एजेंसी द्वारा प्रस्तावित है तो स्पष्ट करें कि रेल से संबंधित सेवा के लिए अतः कौन उत्तरदायी होगा, क्योंकि इसका टर्मिनल की उत्पादकता पर भी प्रभाव पड़ेगा।	एनसीबी-II, एनसीबी-III एवं एनसीबी-IV की निष्क्रमण दर पर विचार करते हुए, समेकित कोयला लदान सुविधा के लिए कार्य-क्षेत्र निश्चित किया गया है।
	(ग) रेल सेवा के लिए परिकल्पित प्रशुल्क व्यवस्था स्पष्ट करें कि यदि अलग से किसी एजेंसी द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवा पर विचार किया जा रहा हो तथा इस टर्मिनल के लिए सफल बोली लगाने वाले एवं रेल संबंधी सेवाएँ प्रदान करने वाले नए सेवा प्रदाता के बीच क्या कोई राजस्व हिस्सा बांट व्यवस्था रहेगी।	रेल सेवा के लिए अलग से अपफ्रंट प्रशुल्क निश्चित किया जाएगा।
	(घ) वैगन लदान क्षेत्र को सुदृढ़ करने से संबंधित पूंजीगत लागत, रॉक फास्फेट द्वारा प्रयोग में नहीं लाई जाएगी, क्योंकि इसे सड़क द्वारा ले जाने की आशा है। अतः अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में उपयुक्त समायोजन किया जाएगा ताकि कार्गो पर पूंजीगत लागत से भार न पड़े, जो कि इसके संचालन के लिए प्रासंगिक नहीं है।	पूंजीगत लागत के अनुमान में, केवल तापीय कोयले के लिए वैगन लदान क्षेत्र को सुदृढ़ करने के लिए एक प्रावधान किया गया है।
	(ङ) यदि तापीय कार्गो का रेल संचालन, टर्मिनल के बीओटी आपरेटर द्वारा प्रदान की जाने वाली समेकित सेवा का हिस्सा है तो प्रस्ताव में उपयुक्त समायोजन किया जाए ताकि सम्बद्ध पूंजीगत मर्दों को गिना जा सके तथा रेल-बद्ध कार्गो के लिए अलग संचालन दर प्रस्तावित की जाए, जो निवेश एवं कार्गो के संचालन की सम्बद्ध लागत के आधार पर निकाली जाए।	प्रारंभिक अनुमान है कि सभी कार्गो के लिए सड़क द्वारा संचालन होगा। बाद में इसे रेल द्वारा भी संचालित किया जाएगा। अतः किसी प्रकार के समायोजन की आवश्यकता नहीं है।



(v)	प्रचालन लागत	
	(क) इस बात की पुष्टि करें कि 6 50 रु0 प्रति यूनिट मानी गई बिजली दर वर्तमान चालू दर है तथा हाल ही के बिजली बिल की प्रति से इसकी पुष्टि करें।	हाल ही के बिजली बिल की प्रति पुष्टि के लिए संलग्न है।
	(ख) लाइसेंस फीस	
	(i) अप्रकट प्रशुल्क के लिए दिशा-निर्देशों में यह विनिर्धारित है कि पत्तन भूमि एवं आसियों के लिए लीज किराए का अनुमान प्रत्येक महापत्तन के दरों के मान में निर्धारित दर के आधार पर लगाया जाना है। कृपया पुष्टि करें कि लाइसेंस फीस के अनुमान के लिए अपनाई गई दरें, वीओसीपीटी की दरों के मान में निर्धारित वर्तमान दरों के अनुरूप हैं। इस संबंध में सम्बद्ध अनुसूची के संदर्भ का उल्लेख करें।	जी, हाँ। यह पुष्टि की जाती है कि अपनाया गया लीज किराया, वीओसीपीटी के दरों के मान के अनुसार है।
	(ii) यह पाया गया है कि जल फ्रंट के लिए लाइसेंस फीस का अनुमान वीओसीपीटी द्वारा लगाया गया है, जिसमें सुरक्षा दीवार के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए एसओआर में निर्धारित 8 रु0 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह की लाइसेंस फीस अपनाई गई है। जहाज मंत्रालय द्वारा महापत्तन, 2010 के लिए जारी किए गए भूमि नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार, जलक्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस, साझा सीमा वाली भूमि की लाइसेंस फीस की 50% होनी चाहिए। कृपया पुष्टि करें कि जल फ्रंट क्षेत्र के लिए वीओसीपीटी द्वारा अपनाई गई यूनिट दर वही दर है जो आबंटित की जाने वाली प्रस्तावित साझा सीमा वाली भूमि के जल फ्रंट के लिए लागू है। इसके अलावा, सरकारी दिशा-निर्देशों के अनुसार, वीओसीपीटी, साझा सीमा वाली भूमि की लाइसेंस फीस का 50% लागू करते हुए, जल फ्रंट क्षेत्र के लिए लीज किराए के अनुमान में संशोधन करने पर विचार करें।  महापत्तन, 2010 के भूमि नीति दिशा-निर्देशों में यह विनिर्धारित है कि जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस, साझा सीमा वाली भूमि के लिए निर्धारित लाइसेंस फीस का 50% होनी चाहिए, कृपया स्पष्ट करें कि समुद्र पर प्रस्तावित कनवेयरों के लिए वहाँ मिट्टात क्यों नहीं अपनाया जा सकता तथा उसके लिए वे-लीव प्रभार का 50% क्यों नहीं लागू किया जा सकता।	जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस के 50% के लिए उल्लिखित खंड सीमाशुल्क-बद्ध क्षेत्र से बाहर के लिए महापत्तन, 2011 के लिए भूमि प्रबंधन नीति के खंड 6. 2.2.3 (क) के अंतर्गत आता है। तथापि, सीमाशुल्क-बद्ध क्षेत्र के भीतर आने वाला विषयगत लाइसेंस शुल्क, खंड 6.1 के अंतर्गत आता है। अतः यह यहाँ लागू नहीं होता है।
(vi)	एनसीबी-II पर तापीय कोयले के साथ इस कार्गो के संचालन के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित तांबा संकेन्द्रण/रॉक फास्फेट लाने वाले जलयानों के लिए औसत डीडब्लूटी, औसत जीआरटी एवं औसत पार्सल आकार, 75,000 टन, 40,000 टन, 60,000 टन क्रमशः है, जिसे प्राधिकरण द्वारा दिनांक 23 जुलाई, 2010 के आदेश सं0 टीएमपी/29/2010 -टीपीटी के तहत बर्थ का भाड़ा प्रभार निकालने के लिए माना गया था। उस मामले में अपनाए गए उक्त प्राचलों की तुलना में, वीओसीपीटी ने चालू प्रस्ताव में रॉक फास्फेट लाने वाले जलयानों के संबंध में औसत डीडब्लूटी 75,000 टन पर, औसत जीआरटी 21,000 टन पर एवं औसत पार्सल आकार 30,000 टन पर अनुमान लगाया है। उसी श्रेणी के कार्गो के लिए पिछले प्रस्ताव में अपनाए गए प्राचलों से कम प्राचलों को मानने के कारण बताए जाएं। प्रसंगवश, इन दोनों प्रस्तावों में तापीय कोयला जलयानों के लिए अनुमानित जलयान प्राचल एकसमान हैं।	इस प्रस्ताव में रॉक फास्फेट के लिए अपनाए गए जलयान प्राचल, व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार हैं।
(vii)	(क) बर्थ के भाड़ा परिगणन में वीओसीपीटी द्वारा परिकल्पित बर्थ भाड़ा दर, रॉक फास्फेट के लिए (विदेश जाने वाला जलयान) दर 0.74 रु0 प्रति जीआरटी प्रति घंटा तथा तापीय कोयले (तटीय जलयान) के लिए	दरों के मान में उल्लिखित बर्थ भाड़े में टाइपिंग संबंधी भूल हो गई है। इसे निम्न रूप में ठीक किया गया है:

	<p>0.34 ₹0 प्रति जीआरटी प्रति घंटा को दर्शाता है, जबकि दरों के मान में प्रस्तावित बर्थ भाड़ा अलग दर को अर्थात् विदेश जाने वाले जलयान के लिए 0.549 ₹0 प्रति जी आर टी प्रति घंटा एवं तटीय जलयान के लिए 0.329 ₹0 प्रति जीआरटी प्रति घंटा को दर्शाता है। दरों के मान में प्रस्तावित बर्थ भाड़ा पर, बर्थ भाड़े से अनुमानित राजस्व की आवश्यकता पूरी नहीं होती है। वीओसीपीटी, इसलिए बर्थ भाड़े का परिगणन दुबारा से करे जैसा कि विभिन्न अपफ्रंट प्रशुल्क आदेशों में पहले किया गया है। तापीय जलयान के लिए लागू रियायती प्रशुल्क के प्रभाव का परिगणन राजस्व मॉडल में दुबारा से किया जाए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर बीओटी आपरेटर द्वारा अनुमानित राजस्व की आवश्यकता को पूरा किया जा सके।</p>	<p>(दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका हिस्सा)</p> <table><tr><th>क्रम सं०</th><th>जलयान की स्थिति</th><th>रॉक फास्फेट</th><th>तापीय कोयला</th></tr><tr><td>1.</td><td>विदेशी</td><td>0.74</td><td>0.57</td></tr><tr><td>2.</td><td>तटीय</td><td>0.44</td><td>0.34</td></tr></table>	क्रम सं०	जलयान की स्थिति	रॉक फास्फेट	तापीय कोयला	1.	विदेशी	0.74	0.57	2.	तटीय	0.44	0.34																										
क्रम सं०	जलयान की स्थिति	रॉक फास्फेट	तापीय कोयला																																					
1.	विदेशी	0.74	0.57																																					
2.	तटीय	0.44	0.34																																					
	<p>(ख) तापीय कोयला एवं रॉक फास्फेट के संबंध में विदेशी एवं तटीय कार्गो का अनुपात कृपया बताया जाए। संचालन दर को निकालते समय तटीय रियायत के लिए पात्र तटीय कार्गो के प्रभाव को भी माना जाए। यदि किसी तटीय कार्गो/जलयान की परिकल्पना नहीं की गई है तो इसका स्पष्ट तौर पर उल्लेख किया जाए।</p>	<p>जहाँ तक तापीय कोयले का संबंध है, संचालित किए जाने वाले सभी कार्गो तटीय कार्गो हैं। अतः तटीय कार्गो के लिए कोई अनुपात नहीं है। रॉक फास्फेट का जहाँ तक संबंध है, इसे विदेशी कार्गो माना जाता है।</p>																																						
(viii)	<p>सामान्य टिप्पणी को शामिल किया जाए कि टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य कारणों के लिए तर्कसम्मत स्तर के बाद के विलंब के लिए प्रभारों की अदायगी प्रयोक्ताओं को नहीं करनी होगी।</p>	<p>जी, हाँ। स्वीकार की जाती है।</p>																																						
(ix)	<p>प्रस्तावित दरों के मान के पृ.-17 पर प्रस्तावित टिप्पणी सं०-1 की व्याख्या की जाए ताकि अनुसूची 3 के कार्गो संचालन प्रभार के अंतर्गत प्रस्तावित समेकित कार्गो संचालन प्रभार में शामिल सेवाओं की सूची को शामिल किया जा सके एवं यह भी बताएँ कि दरों के मान में विशेष रूप से न निर्धारित अन्य सभी विविध प्रभार क्या इसमें शामिल होंगे।</p>	<p>दरों के मान बहुत स्पष्ट हैं।</p>																																						
(x)	<p>टिप्पणी सं०-2 एवं 4, जिसमें प्रभारों को लगाने के लिए विश्वास किए जाने वाले दस्तावेजों का उल्लेख है, प्रक्रियागत / प्रशासनिक मामले हैं, अतः दरों के मान में निर्धारित किए जाने चाहिए। एनसीबी-II में अन्य थोक कार्गो के साथ तापीय कोयले के संचालन के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एसओआर (अपफ्रंट) में भी ये शर्तें निर्धारित नहीं हैं।</p>	<p>तटीय/विदेशी स्तर को बनाए रखने का यह उल्लेख करता है, जैसा कि सीमाशुल्क द्वारा प्रमाणित हो।</p>																																						
(xi)	<p>(क) कार्गो क्षमता का अनुमान लगाते समय, जिस पर भंडारण प्रभार लगने की संभावना है, कार्गो की प्रत्येक मद के लिए वीओसीपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया औसत ड्वेल समय इंगित किया जाए।</p>	<p>कार्गो की विभिन्न श्रेणियों का औसत ड्वेल समय वर्ष 2008-09, 2009-10 एवं 2010-11 के लिए निम्नलिखित है:</p> <table><tr><th rowspan="2">क्रम सं०</th><th rowspan="2">विवरण</th><th colspan="2">2008-09</th><th colspan="2">2009-10</th><th colspan="2">2010-11</th></tr><tr><th>आगत</th><th>निर्गत</th><th>आगत</th><th>निर्गत</th><th>आगत</th><th>निर्गत</th></tr><tr><td>1.</td><td>सूखा थोक</td><td>10 दिन</td><td>शून्य</td><td>10 दिन</td><td>शून्य</td><td>10 दिन</td><td>शून्य</td></tr><tr><td>2.</td><td>बैक थोक</td><td>3 दिन</td><td>शून्य</td><td>3 दिन</td><td>शून्य</td><td>3 दिन</td><td>शून्य</td></tr><tr><td>3.</td><td>तरल थोक</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr></table>	क्रम सं०	विवरण	2008-09		2009-10		2010-11		आगत	निर्गत	आगत	निर्गत	आगत	निर्गत	1.	सूखा थोक	10 दिन	शून्य	10 दिन	शून्य	10 दिन	शून्य	2.	बैक थोक	3 दिन	शून्य	3 दिन	शून्य	3 दिन	शून्य	3.	तरल थोक	-	-	-	-	-	-
क्रम सं०	विवरण	2008-09			2009-10		2010-11																																	
		आगत	निर्गत	आगत	निर्गत	आगत	निर्गत																																	
1.	सूखा थोक	10 दिन	शून्य	10 दिन	शून्य	10 दिन	शून्य																																	
2.	बैक थोक	3 दिन	शून्य	3 दिन	शून्य	3 दिन	शून्य																																	
3.	तरल थोक	-	-	-	-	-	-																																	
	<p>(ख) कार्गो के 14.3% पर भंडारण प्रभार लगेगा, इस अनुमान के आधार की प्रस्ताव में व्याख्या नहीं की गई है। वास्तव में, अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में उल्लिखित 18000 टन दैनिक, 330 दिनों के लिए निष्क्रमण दर के आधार पर, वीओसीपीटी द्वारा परिगणित निशुल्क दिनों में हटाई जाने वाली अनुमानित कार्गो क्षमता 5.94 मिलियन टन है। इससे आशय यह है कि बकाया कार्गो क्षमता अर्थात् 9.15एमटीपीए-5.94एमटीपीए=3.21 एमटीपीए पर भंडारण प्रभार लगेगा। प्रतिशतता की दृष्टि से यह 35% बैठता है, न कि वीओसीपीटी द्वारा अनुमोदित 14.3%।</p>	<p>भंडारण प्रभार लगने वाला वाला 14.3% कार्गो अपनाया जाता है, जैसा कि वी ओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास में एन सी बी-II परियोजना के लिए टीएमपी द्वारा यथा अनुमोदित है।</p>																																						

(ग) तकनीकी व्यवहार्यता रिपोर्ट इस बात का उल्लेख करती है कि रेल द्वारा तापीय कोयले का निष्क्रमण, 20000 टन प्रति दिन की दर पर होगा तथा रॉक फास्फेट का निष्क्रमण ट्रक द्वारा 6,000 टन प्रति दिन की दर पर होगा। क्योंकि वीओसीपीटी ने अधिकतम यार्ड क्षमता का मूल्यांकन करने के लिए तापीय कोयले के समान रॉक फास्फेट का वार्षिक टर्नओवर 28 पर अनुमान लगाया है, अतः रॉक फास्फेट की निष्क्रमण दर में सुधार लाना होगा ताकि प्राचल को पूरा किया जा सके। कार्गो मर्दों की निष्क्रमण दर एवं प्रत्येक कार्गो का औसत ड्वेल समय, भंडारण प्रभार का परिगणन करते समय, गिना जाए।	इस प्रस्ताव के लिए 28 के रूप में अपनाया गया रॉक फास्फेट के लिए एक वर्ष में प्लाट का टर्नओवर वी ओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास में एनसीबी-II के परियोजना विकास के लिए टीएएमपी द्वारा यथा अनुमोदित है।
(घ) भंडारण प्रभार के परिगणन की समीक्षा की जाए तथा उक्त टिप्पणियों के संदर्भ में इसे संशोधित किया जाए।	इस परियोजना में अपनाया गया आंकड़ा, वी ओ चिदम्बरनार पत्तन में उत्तरी कार्गो बर्थ-II परियोजना के लिए टीएएमपी द्वारा यथा अनुमोदित है। अतः पत्तन किसी प्रकार के संशोधन की आवश्यकता नहीं समझता।

5.1 इस मामले में, वी ओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) के परिसर में 16 नवम्बर, 2011 को संयुक्त सुनवाई की गई। वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्रेसन्टेशन किया। संयुक्त सुनवाई के समय, वीओसीपीटी एवं सर्वाधिक प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/आरएफक्यू आवेदकों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए।

5.2 संयुक्त सुनवाई के समय यह सहमति प्रकट की गई कि वीओसीपीटी निम्नलिखित मुद्दों पर कार्यवाई करेगा:

- (i) पत्तन द्वारा पाई गई गलतियों में सुधार करने के लिए बर्थ भाड़ा एवं भंडारण प्रभार के परिकलन की समीक्षा की जाए तथा संशोधन परिगणना भेजी जाए।
- (ii) संयुक्त सुनवाई के समय यह पता चला कि परिकलन में माना गया लीज किराया, दरों के मान पर आधारित है तथा पत्तन ने लीज में दी जाने वाली भूमि के लिए लागू सही लीज किराया नहीं माना है और इसके दरों के मान में निर्धारित कार्गो के भंडारण के लिए भंडारण प्रभार/लाइसेंस फीस पर विश्वास किया है। पत्तन संपदा के लिए लीज किराया, जुलाई, 2007 से संशोधन के लिए पहले से ही देय हो चुका है। इस संबंध में पत्तन ने सूचित किया है कि भूमि मूल्य निर्धारण पहले से ही किया जा चुका है एवं इस संबंध में अलग से एक प्रस्ताव शीघ्र ही प्रस्तुत किया जाएगा। पत्तन को सलाह दी गई थी कि वह, अद्यतन लीज किराए पर विचार करते हुए अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना में संशोधन करे।
- (iii) पत्तन ने एनसीबी-III एवं एनसीबी-IV के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए दो प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं। उत्पादकता स्तर, टर्मिनल सुविधाओं की संरचना एवं अधिकतम क्षमता कमोबेश एकसमान है, सिवाय भंडारण यार्ड के घाट साइड को जोड़ने वाली कनवेयर की लम्बाई के अंतर को छोड़कर। इसके परिणामस्वरूप अनुमानित पूंजीगत लागत में अंतर आता है तथा केवल इस कारण से अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव, इन दोनों परियोजनाओं के लिए भिन्न हैं। इस संबंध में दिशा-निर्देशों की स्थिति वीओसीपीटी की जानकारी में लाई गई है, जिसमें यह अपेक्षा की गई है कि ऐसे जिन्स के लिए प्रशुल्क निश्चित किया जाए, जो सभी परियोजनाओं पर लागू होगा, जिनके बारे में बोली अगले पांच वर्षों के दौरान बाद में लगाई जाएगी। पत्तन को सलाह दी गई कि वह अपने प्रस्तावों को पुनः देखे एवं विस्तृत विश्लेषणपरक टिप्पणी प्रस्तुत करे कि क्यों न एनसीबी-III एवं एनसीबी-IV दोनों के लिए एकल अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किया जाए।

5.3 वीओसीपीटी को सलाह दी गई कि उपर्युक्त मुद्दों को ध्यान में रखते हुए, संशोधित प्रस्ताव 26 नवम्बर, 2011 तक प्रस्तुत किया जाए तथा इसके साथ-साथ अपना संशोधित प्रस्ताव, संबंधित प्रयोक्ताओं/भावी बोली लगाने वालों को भेजा जाए तथा उन्हें सलाह दी जाए कि वे अपनी टिप्पणियाँ 5 दिनों के भीतर टीएमपी को एवं वीओसीपीटी को भेजें। वीओसीपीटी से भी अनुरोध किया गया कि वह संशोधित प्रस्ताव पर, जो वीओसीपीटी द्वारा परिचालित किया गया था, प्रयोक्ताओं द्वारा एवं भावी बोली लगाने वालों द्वारा दिए गए मुद्दों पर अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत करें।

6.1 संयुक्त सुनवाई के समय चर्चा किए गए मुद्दों के संदर्भ में, वीओसीपीटी ने दिनांक 7 दिसम्बर, 2011 के पत्र के अंतर्गत अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है, जैसा कि संक्षेप रूप में नीचे दिया गया है:

- (i) संशोधित प्रस्ताव में लीज किराए का अनुमान, पत्तन के पिछले प्रस्ताव पर आधारित यूनिट दर 36.54 रु0/वर्गमी0 प्रति माह को अपनाते हुए, लगाया गया है। यहाँ यह संकेत करना प्रासंगिक होगा कि इस मामले के काफी आगे बढ़ जाने पर अथवा इस मामले पर कार्रवाई करते समय वीओसीपीटी ने अपने दिनांक 2 जनवरी, 2012 के पत्र सं0 ई(सी)-38/2/2006-स्थापना/डी के अंतर्गत लीज किराए के संशोधन के लिए एक नया प्रस्ताव, जुलाई/अगस्त, 2011 में किए गए भूमि के मूल्य निर्धारण के आधार पर, प्रस्तुत किया है।
- (ii) इसने स्पष्ट किया है कि पूंजीगत लागत के गुणांको में अंतर होने के कारण, विशेष तौर पर कनवेयर की लम्बाई में अंतर एवं उपकरणों जैसे स्टैकर्स एवं विद्युत उपकरणों जैसे ट्रांसफार्मरों में अंतर के कारण एनसीबी-III एवं एनसीबी-IV के लिए अलग से प्रस्ताव प्रस्तावित किए गए हैं। इसलिए, प्राधिकरण, दोनों प्रस्तावों पर अलग अलग रूप में कृपया विचार करें।

6.2 वीओसीपीटी ने, संयुक्त सुनवाई के समय किए गए विचार-विमर्शों के आधार पर अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए मुख्य मुद्दे/संशोधन नीचे दिए जाते हैं:

- (i) मूल प्रस्ताव में, घाट क्षमता एवं यार्ड क्षमता 9.15 मिलियन टन एवं 9.57 मिलियन टन क्रमशः मूल्यांकित की गई थी। संशोधित प्रस्ताव में, यार्ड क्षमता, स्टैकिंग क्षेत्र में संशोधन होने के कारण, संशोधित रूप में 9.65 मिलियन टन हो गई है। 9.15 मिलियन टन की घाट क्षमता, सीमित करने वाला कारक है, वीओसीपीटी ने 9.15 मिलियन टन पर अधिकतम टर्मिनल क्षमता को बनाए रखा है, जैसा कि मूल प्रस्ताव में था।
- (ii) स्टैकयार्ड के लिए एवं जल फ्रंट क्षेत्र के लिए लीज किराए का अनुमान, 36.54 रु0 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह पर लीज किराए की यूनिट दर को अपनाते हुए, संशोधित किया गया है, जैसा कि उनके द्राग पहले से ही प्रस्तावित किया गया था। परिणामस्वरूप, देय जल फ्रंट प्रभार एवं हारे द्वीप पर स्टैकयार्ड के लिए लीज किराया, जो मूल प्रस्ताव में क्रमशः 31.92 लाख रु0 एवं 96.77 लाख रु0 अनुमानित किया गया था, संशोधित होकर 145.79 लाख रु0 एवं 552.48 लाख रु0 क्रमशः हो गया है।

- (iii) परिणामस्वरूप, वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित कार्गो संचालन कार्य कलाप के लिए संशोधित वार्षिक राजस्व की आवश्यकता नीचे दी जाती है:

(लाख रूपयों में)

क्रम सं०	विवरण	कार्गो संचालन कार्यकलाप के लिए
1.	आरओसीई 16% की दर पर	5996.38
2.	प्रचालन लागत	8219.42
3.	कुल राजस्व की आवश्यकता	14215.80

- (iv) वार्षिक राजस्व आवश्यकता (संचालन कार्यकलाप) का संशोधित प्रभाजन निम्नलिखित है:

क्रम सं०	विवरण	प्रभाजित अनुमानित राजस्व की आवश्यकता	
		%	लाख रूपयों में
1.	संचालन प्रभार	98%	13931.48
2.	भंडारण प्रभार	1%	142.16
3.	विविध प्रभार	1%	142.16
	कुल राजस्व की आवश्यकता	100%	14215.80

- (v) अनुमानित वार्षिक राजस्व की आवश्यकता को पूरा करने के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नलिखित है:

- (क) बर्थ भाड़ा प्रभार:

विदेश जाने वाला जलयान	- 0.548 रु०/जीआरटी/घंटा
तटीय जलयान	- 0.329 रु०/जीआरटी/घंटा

- (ख) कार्गो संचालन प्रभार:

(दर प्रति मीट्रिक टन)

क्रम सं०	जिन्स	दर रूपयों में	
		विदेशी कार्गो के लिए	तटीय कार्गो के लिए
1.	तारपीथ कोयला	136.32	136.32
2.	रीक फास्फेट	218.11	130.86

- (ग) भंडारण प्रभार:

- (i) निशुल्क अवधि - 10 दिन

- (ii) भंडारण प्रभार (निशुल्क अवधि के बाद):

दर रूपयों में प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका हिस्सा

पहले 6 दिन	-	1.00
अगले 6 दिन	-	1.62
उसके बाद	-	3.16

- (घ) पर्यावरण एवं प्रबन्धन के लिए, घाट पर कार्गो की साफ-सफाई, सुरक्षा संबंधी उपायों आदि के लिए विविध प्रभार, 1.55 रु०/टन पर प्रस्तावित है।

666 GI/12-4

7. संयुक्त सुनवाई के बाद कुछ प्रयोक्ता संगठनों ने कुछ और टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं। प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियाँ वीओसीपीटी को फीडबैक सूचना के रूप में भेजी गई।

8. वीओसीपीटी ने बाद में अपने दिनांक 5 जनवरी, 2011 के पत्र के अंतर्गत स्पष्ट किया है कि दिनांक 7 दिसम्बर, 2011 के संशोधित परिकलन में 36.54 रु0/वर्ग मी0/प्रति माह पर भूमि के लिए लाइसेंस फीस, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए पिछले संशोधित प्रस्ताव पर आधारित है, जो कि वाणिज्यिक उद्देश्य के लिए (पत्तन से संबंधित क्षेत्र क) 438.51 रु0 प्रति वर्ग मी0 प्रति वर्ष पर प्रस्तावित लीज किराए के संशोधन के लिए है। तथापि, इसने, एप्रुवर से प्राप्त भूमि के मूल्य-निर्धारण के आधार पर लीज किराए को निश्चित करने के लिए दिनांक 2 जनवरी, 2012 को नया प्रस्ताव अब प्रस्तुत किया है जिसमें क्षेत्र क (पत्तन से संबंधित-वाणिज्यिक उद्देश्यों के लिए 1.07.2007 से प्रभावी) के लिए लागू लीज किराया 286.85 रु0 प्रति वर्ग मी0 प्रति वर्ष है। अतः इसने अनुरोध किया है कि एनसीबी-III एवं एनसीबी-IV के लिए लाइसेंस फीस के परिकलन के लिए प्राधिकरण को प्रस्तुत किए गए 36.54 रु0 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह के बजाए लीज किराया, 23.90 रु0 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह पर विचार किया जाए।

9. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों के उद्धरण एवं संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्क, संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

10. इस मामले पर कार्रवाई करते समय प्राप्त की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उभरकर सामने आती है:

- (i) वी ओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव, उत्तरी कार्गो बर्थ (एनसीबी-III) में तापीय कोयले एवं रॉक फास्फेट के संचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निश्चित करने से संबंधित है, जो सार्वजनिक निजी भागेदारी (पीपीपी) के आधार पर विकसित किए जाने का प्रस्ताव है। पत्तन ने इसके साथ-साथ एक अलग से प्रस्ताव, बर्थ संख्या एनसीबी-IV पर तापीय कोयले एवं तांबा संकेन्द्रण के संचालन के लिए प्रस्तुत किया है।

वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत दो प्रस्तावों की उत्पादकता स्तर, टर्मिनल सुविधाओं का खाका एवं अधिकतम क्षमता कमोबेश एकसमान पाई गई है, सिवाय भंडारण यार्ड की ओर के घाट की साइड को जोड़ने वाली कनवेयर की लम्बाई में अंतर, उपकरणों जैसे स्टैकर एवं ट्रांसफार्मर आदि में अंतर तथा इसके परिणामस्वरूप अनुमानित पूंजीगत लागत को छोड़कर। फरवरी, 2008 के महापत्तनों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निश्चित करने के लिए दिशा-निर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमा, सभी टर्मिनलों पर लागू होगी, जो सम-अनुरूप जिन्स के संचालन के लिए अथवा इसी प्रकार की सेवाएँ प्रदान करने के लिए अगले पांच वर्षों के दौरान उसी पत्तन में बाद में बोली लगाई जाएगी। उक्त स्थिति को सामने लाते हुए, पत्तन को सलाह दी गई कि वह अपने प्रस्ताव पर पुनर्विचार करे तथा एक विस्तृत विश्लेषणपरक टिप्पणी प्रस्तुत करे कि क्या एकल अपफ्रंट प्रशुल्क, एनसीबी-III एवं एनसीबी-IV दोनों बर्थों के लिए निश्चित किया जा सकता है।

पत्तन ने व्याख्या की है कि यद्यपि एनसीबी-III एवं एनसीबी-IV बर्थों पर संचालित किया जाने वाला प्रस्तावित तापीय कोयला वही है, तथापि, अन्य कार्गो अर्थात् संचालित किया जाने वाला रॉक फास्फेट एवं तांबा संकेन्द्रण भिन्न है तथा चुनी गई कार्गो संरचना, प्रयोक्ताओं की मांग पर आधारित है। इसने आगे कहा है कि इन दोनों परियोजनाओं के लिए पूंजीगत लागत का अनुमान भी, कनवेयर की लम्बाई में अंतर होने तथा कुछ उपकरणों जैसे स्टेकर्स एवं विद्युत उपकरण जैसे ट्रांसफार्मरों में अंतर होने के कारण भिन्न है। पत्तन ने इन दोनों प्रस्तावों के लिए अलग अलग अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने पर बल दिया है। यहाँ यह उल्लेख किया जाता है कि इन दोनों परियोजनाओं की कुल पूंजीगत लागत में अंतर 65.50 करोड़ रु० का है अर्थात् एनसीबी-III के लिए अनुमानित पूंजीगत लागत, एनसीबी-IV बर्थ के लिए अनुमानित पूंजीगत लागत की तुलना में 18% अधिक है। इसका निश्चित किए जाने वाले प्रशुल्क पर उल्लेखनीय प्रभाव पड़ेगा। ऐसा होने के कारण यह प्राधिकरण, पत्तन द्वारा किए गए अनुरोध पर विचार करने को प्रवृत्त हुआ है तथा इन दोनों परियोजनाओं एनसीबी-III एवं एनसीबी-IV के लिए (जिस पर अलग मामले के रूप में कार्रवाई की जा रही है) अलग अलग प्रशुल्क निर्धारित करने पर कार्रवाई करेगा।

- (ii) अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए गए दिशा-निर्देशों का यह प्रस्ताव सामान्यतः पालन करता है। कुछ मानकों/प्राचलों में प्रस्तावित व्यतिक्रमों पर, इसके साथ-साथ, अगले पैराग्राफों में विचार किया जाता है।

(iii) **अधिकतम टर्मिनल क्षमता:**

(क) **अधिकतम घाट क्षमता:**

- (i) तापीय कोयले एवं रॉक फास्फेट का संचालन करने वाले पेनामैक्स जलयानों की क्षमता का हिस्सा क्रमशः 72% एवं 28% पर अनुमानित है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए कार्गो के हिस्से पर विश्वास किया जाता है।
- (ii) कुछ बोली लगाने वालों ने पेनामैक्स श्रेणी के 100% जलयानों का अनुमान लगाने के बजाए 75000 डीडब्ल्यूटी के पेनामैक्स जलयानों के संचालन के लिए किया गया है तथा इसके अनुमान का समर्थन व्यवहार्यता रिपोर्ट से होता है। प्रस्तावित बर्थ का ड्राफ्ट 12.80 मीटर के लिए परिकल्पित है तथा यह बेसिन एवं बर्थों की गाद निकालने की प्रक्रिया में है ताकि पेनामैक्स जलयानों को समाहित करने के लिए 12.8 मीटर ड्राफ्ट से जलयानों की बर्थिंग संभव हो सके। यहाँ यह उल्लेख किया जाता है कि उत्तरी कार्गो बर्थ-II में भी रॉक फास्फेट एवं तांबे के संकेन्द्रण के साथ कोयले के संचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के पिछले प्रस्ताव में भी पत्तन ने उक्त प्रस्तावित बर्थ पर पेनामैक्स जलयान का अनुमान लगाया था, जिसे स्वीकार किया गया था।
- (iii) कोयला संचालन टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश, पेनामैक्स जलयानों के लिए कोयला टर्मिनल के लिए उतराई-मानक 35000 टन प्रति दिन निर्धारित करता है। ये दिशा-निर्देश, रॉक फास्फेट के लिए

अलग से कोई उत्पादकता मानक निर्धारित नहीं करते हैं। तापीय कोयले को ले जाने वाले पेनामैक्स जलयानों के लिए संचालन दर 40000 टन दैनिक एवं रॉक फास्फेट को ले जाने वाले पेनामैक्स जलयानों के लिए 25000 टन दैनिक की संचालन दर वीओसीपीटी ने मानी है।

मानको के अनुसार, संचालन दर को गिनने के लिए कुछ भावी बोली लगाने वालों द्वारा उठाए गए मुद्दों के संदर्भ में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि तापीय कोयले के लिए उच्च मानक अपनाए गए हैं ताकि उच्च दक्षता प्राप्त की जा सके एवं सुविधाओं का अधिकतम उपयोग किया जा सके।

जहाँ तक रॉक फास्फेट का संबंध है, पत्तन ने पुष्टि की है कि नियोजित किए जाने वाले प्रस्तावित उपकरण गणना में अनुमान लगाई गई उत्पादकता दर को प्राप्त करने में सक्षम हैं।

यहाँ यह उल्लेख किया जाता है कि तापीय कोयले के लिए अपनाई गई 40000 टन/दैनिक की संचालन (उतराई) दर एवं रॉक फास्फेट के लिए 25000 टन/दैनिक की दर वही है, जैसा कि एनसीबी-II के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित की गई थी, जिस पर उस टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय विचार किया गया था एवं जिसे दिनांक 23 जुलाई, 2010 के आदेश सं० टीएएमपी/29/2010-टीपीटी के अंतर्गत अनुमोदित किया गया था।

तदनुसार, प्रस्तावित टर्मिनल की अधिकतम घाट क्षमता 9146900 टन/वार्षिक पर मानी जाती है, जैसा कि पत्तन द्वारा मूल्यांकित किया गया है।

**(ख) अधिकतम यार्ड क्षमता:**

- (i) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश यह विनिर्धारित करते हैं कि पत्तन द्वारा विकास के लिए उपलब्ध कराए गए यार्ड क्षेत्र के लिए यार्ड क्षमता का मूल्यांकन किया जाना है। पत्तन ने 126000 वर्ग मीटर कुल भूमि क्षेत्र के आबंटन को परिकल्पित किया है, जिसमें से 74000 वर्ग मीटर का उपयोग स्टैकयार्ड के लिए एवं बकाया वर्ग मी० का उपयोग, उपकरणों, बर्म्स, बाहरी सड़कों आदि के लिए है। अधिकतम यार्ड क्षमता का निर्धारण करने के लिए वीओसीपीटी ने तापीय कोयले को सुचारु ढंग से रखने के लिए 58000 वर्ग मी० क्षेत्र एवं रॉक फास्फेट के लिए 16000 वर्ग मी० क्षेत्र माना है। क्योंकि पत्तन ने 74000 वर्ग मीटर (आबंटित किए जाने वाले प्रस्तावित 126000 वर्ग मीटर में से) का स्टैक क्षेत्र माना है, इसलिए इसने यार्ड क्षमता का निर्धारण करने के लिए इस पर 70% के उपयोग गुणांक को लागू नहीं किया है। एनसीबी-II बर्थ की अधिकतम यार्ड क्षमता का निर्धारण करने के लिए अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप है।



(ii) **स्टैकिंग क्षमता:**

अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देश, कोयले को सुचारु ढंग से रखने के लिए 3 टन प्रति वर्ग मीटर पर स्टैकिंग गुणांक मानक विनिर्धारित करता है। वीओसीपीटी ने तापीय कोयले एवं रॉक फास्फेट के लिए 6.6 टन प्रति वर्ग मीटर पर स्टैकिंग गुणांक माना है।

मैसर्स स्टर्लाइट पोर्टर्स लिमिटेड ने दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित स्टैकिंग मानकों से अधिक के मानक पर आपत्ति उठाई है तथा अनुरोध किया है कि मानकों के अनुसार इस पर विचार किया जाए। उनके एनसीबी-II के प्रस्ताव पर कार्रवाई करते समय, पत्तन ने तापीय कोयले के लिए 7.6 टन/वर्ग मी0 का स्टैकिंग गुणांक सूचित किया था, जिसे पहले प्राप्त किया जा चुका है। वर्तमान प्रस्ताव में अनुमान लगाया गया स्टैकिंग गुणांक वही है, जैसा कि तापीय कोयले, औद्योगिक कार्यों में प्रयुक्त होने वाले कोयले के साथ-साथ रॉक फास्फेट एवं तांबा संकेन्द्रण के संचालन के लिए एनसीबी-II बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारण करते समय अनुमोदित किया गया था। प्रसंगवश, मैसर्स स्टर्लाइट इंडस्ट्रीज लिमिटेड ने, एनसीबी-II के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव पर कार्रवाई करते समय सुझाव दिया था कि अन्य थोक कार्गो की भारित औसत घनता, तापीय कोयले की घनता की तुलना में है, अतः अन्य थोक कार्गो अर्थात् रॉक फास्फेट एवं तांबा संकेन्द्रण एवं औद्योगिक कोयले के लिए स्टैकिंग गुणांक 6.6 टन/वर्ग मी0 के रूप में लिया जाए, जैसा कि तापीय कोयले के लिए स्टैकिंग गुणांक माना गया है। इस कार्यवाही रपट में मैसर्स स्टर्लाइट पोर्टर्स लिमिटेड द्वारा उठाया गया मुद्दा, एनसीबी-II बर्थ के लिए वीओसीपीटी के अन्य मामले में किए गए निवेदनों के विरुद्ध है।

विशाखापट्टनम पत्तन में कोयले टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारण करते समय माना गया स्टैकिंग गुणांक भी कोकिंग कोयले के लिए 6 टन/प्रति वर्ग मी0 है। एनसीबी-II बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय पत्तन द्वारा माना गया 6.6 टन/वर्ग मी0 स्टैकिंग गुणांक, जो वही है, जैसा कि माना गया है, अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में अपनाया जाता है।

(iii) **प्लेट टर्नओवर:**

कोयला टर्मिनल के लिए प्लेट टर्नओवर के लिए मानक, दिशा-निर्देशों में, 12 विनिर्धारित है। वीओसीपीटी ने तापीय कोयले के लिए 28 का प्लेट टर्नओवर एवं रॉक फास्फेट के लिए 30 का प्लेट टर्नओवर माना है।

मैसर्स स्टर्लाइट पोर्टर्स लिमिटेड एवं कुछ अन्य बोली लगाने वालों ने पत्तन द्वारा अनुमान लगाए गए प्लेट के टर्नओवर के गुणांक को प्राप्त करने पर संदेह व्यक्त किया है तथा उनका विचार है कि इसे मानक के अनुसार अथवा वर्ष में 12 से 14 तक का प्लेट टर्नओवर के स्तर तक माना जाना चाहिए।

666GI/12-5

इस संबंध में यह बताना प्रासंगिक होगा कि पत्तन ने तापीय कोयले एवं रॉक फास्फेट के लिए इसके द्वारा अनुमान लगाया गया क्रमशः 28 एवं 30 के वार्षिक प्लॉट टर्नओवर के समर्थन में कार्यप्रणाली प्रस्तुत की है। इस प्रयोजन के लिए इसने रेल द्वारा तापीय कोयले के निष्क्रमण की दर 20000 टन/दैनिक एवं रॉक फास्फेट के लिए दर 6000 टन/दैनिक अनुमानित की है। वास्तव में, व्यवहार्यता रिपोर्ट में भी रेल द्वारा 20000 टन की दर से तापीय कोयले के निष्क्रमण की परिकल्पना की गई है, जिसके लिए एक अलग से समेकित सुविधा पत्तन द्वारा विकसित की जा रही है।

यह नोट करने योग्य है कि विशाखापट्टनम पत्तन न्यास एवं पारादीप पत्तन न्यास में कोयला टर्मिनलों के लिए माना गया प्लॉट टर्नओवर 30 है एवं वीओसीपीटी द्वारा माना गया प्राचल (पैरामीटर) 28, अन्य दो पत्तनों से बहुत अधिक भिन्न नहीं है। वास्तव में, जैसा कि वीओसीपीटी द्वारा उल्लेख किया गया है, अनुमानित प्लॉट टर्नओवर वही है, जैसा कि एनसीबी-II के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय माना गया था।

- (iv) जैसा कि ऊपर बताया गया है कि स्टैकिंग गुणांक एवं टर्नओवर अनुपात को अपनाते हुए तथा दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित फार्मूले को लागू करते हुए, तापीय कोयले एवं रॉक फास्फेट के संचालन के लिए टर्मिनल की अधिकतम यार्ड क्षमता 9720480 टन प्रति वर्ष आंकी है।

(ग) अधिकतम टर्मिनल क्षमता:

तापीय कोयले एवं रॉक फास्फेट के संचालन के लिए अधिकतम क्षमता 9146900 टन प्रति वर्ष पर मानी गई है, जो घाट एवं यार्ड क्षमताओं से कम है एवं जिसे पूर्णांक में नहीं बदला गया है। यदि टर्नओवर अनुपात एवं कार्गो स्टैकिंग गुणांक को मानकों के अनुसार सख्ती से माना जाता है तो यार्ड क्षमता केवल 2.18 मिलियन टन प्रति वर्ष होगी, जो कि अत्यधिक कम होगी।

(iv) पूँजीगत लागत:

वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित प्रस्तावित टर्मिनल के लिए पूँजीगत लागत 419.82 करोड़ ₹0 है।

(क) बर्थिंग क्रियाकलाप:

बर्थ की कुल लागत 4504 लाख ₹0 अनुमानित है। पत्तन न्यास द्वारा यथा अनुमानित लागत को मानते हुए, दिशा-निर्देशों में अपेक्षा है। बर्थिंग कार्यकलाप के लिए अनुमानित पूँजीगत लागत में बर्थ के साथ साथ ड्रेजिंग की लागत शामिल नहीं है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत व्यवहार्यता रिपोर्ट में उल्लेख है कि बर्थ के सामने ड्रेजिंग लागत पत्तन द्वारा वहन की जाएगी, अतः इस परियोजना के कार्य क्षेत्र से बाहर रखा गया है।

(ख) कार्गो संचालन कार्यकलाप:(i) सिविल निर्माण लागत:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश, मोटे तौर पर कोयले टर्मिनल के लिए अपेक्षित सिविल संबंधी कार्यों का उल्लेख करते हैं तथा पत्तन से अपेक्षा करते हैं कि सिविल संबंधी लागत का अनुमान लगाया जाए। पत्तन ने पुष्टि की है कि अनुमानित पूंजीगत लागत व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है एवं इस पर विश्वास किया जाता है।

(ii) उपकरण लागत:

(क) दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित उपकरणों के मानक आदर्शमूलक स्तर से वीओसीपीटी द्वारा किए गए फेर बदल तथा इस प्रकार के फेर बदलों के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए औचित्य पर निम्न रूप में विचार विमर्श किया जाता है:

(ख) अन्य उपकरणों में उपकरणों की मानक आदर्शमूलक सूची में 2 जहाज अनलोडर्स, 2 रिक्लेमर्स, 1 वैगन अनलोडर/ट्रक अनलोडर, 2 क्रेन, 2 रिक्लेमर्स एवं 4 पे लोडर्स/डोजर्स, कनवेयर विनिर्धारित हैं। उक्त की तुलना में वीओसीपीटी ने 2 ग्रेब अनलोडर्स, 2 स्टैकर्स, 1 ग्रेड स्टैकर/स्प्रैडर, 6 फ्रंट एंड लोडर्स एवं कनवेयर प्रस्तावित किए हैं।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि तापीय कोयले का निष्क्रमण रेल वैगनो द्वारा किया जाएगा तथा इस प्रणाली में बकर व्हील रिक्लेमर, लोडिंग कनवेयर एवं वैगन लोडर शामिल होंगे। रॉक फास्फेट का निष्क्रमण, फ्रंट एंड लोडर का उपयोग करने का प्रस्ताव है ताकि कार्गो को ट्रकों में लादा जा सके। इसने आगे स्पष्ट किया है कि रेलवे के माध्यम से तापीय कोयले के निष्क्रमण के लिए अलग से पीपीपी परियोजना समेकित कोयला लदान सुविधा के लिए तैयार की जा रही है। इस प्रकार से रेल से संबंधित उपकरण जेमे रिक्लेमर, वैगन लोडर आदि की परिकल्पना इस प्रस्तावित परियोजना के हिस्से के रूप में नहीं की गई है। रॉक फास्फेट के निष्क्रमण के लिए फ्रंट एंड लोडर्स की संख्या-6 प्रस्तावित की गई है। इसने पुष्टि की है कि प्रस्तावित उपकरण इस परियोजना के लिए पर्याप्त हैं।

यह नोट करने योग्य है कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देशों के खंड 3.2 में, पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्य पर आधारित मानकों में आवश्यक समायोजन करने में तथा पत्तन की विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखते हुए, जिनका दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों पर प्रभाव पड़ेगा, लचीलापन लाने की व्यवस्था है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण को ध्यान में रखते हुए, इन मदों के अनुमान स्वीकार किए जाते हैं।

- (iii) पत्तन द्वारा तैयार किए गए सिविल एवं उपकरण लागत के अनुमानों में उन आकस्मिकताओं के लिए प्रावधान है, जो किसी भी प्रकार की आवश्यकता का ध्यान रखेगी तथा जिनकी अनुमानों में, कार्यगत ठेका संबंधी करें एवं पर्यवेक्षण प्रभार में परिकल्पना नहीं की गई है। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, वीओसीपीटी ने सहायक दस्तावेज/दर विश्लेषण आदि प्रस्तुत नहीं किए हैं ताकि बर्थ की लागत, सिविल कार्य एवं उपकरण लागत के लिए अपनाई गई यूनिट दर के सदर्भ में पूंजीगत लागत के अनुमानों को सत्यापित किया जा सके। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पूंजीगत लागत का अनुमान, विभिन्न स्रोतों से एकत्रित सूचना पर आधारित है।

अपफ्रट प्रशुल्क गणना में अनुमानित पूंजीगत लागत, नवम्बर 2010 की तकनीकी व्यवहार्यता रिपोर्ट में प्रस्तुत किए गए अनुमानों पर आधारित है। कुछ उपकरणों जैसे ग्रेब अनलोडर आदि के अनुमान वास्तव में वही पाए गए हैं, जैसे कि कोयला टर्मिनल (एनसीबी-II) के लिए 23 जुलाई, 2010 को पास किए गए समीक्षा आदेश में विचार किया गया था। एसईडब्ल्यू इनफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड ने पत्तन से अनुरोध किया है कि कुछ मदों जैसे कनवेयर, नींव के लिए सिविल संबंधी कार्य आदि की पूंजीगत लागत के अनुमान में संशोधन किया जाए।

- (iv) सिविल एवं उपकरणों की लागत पर 5% की दर पर वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित विविध पूंजीगत लागत, दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुरूप है।
- (v) कुल अनुमानित पूंजीगत लागत 41981 लाख रु0 है, जैसी कि पत्तन द्वारा अनुमानित की गई है। नियोजित पूंजी पर रिटर्न का परिगणन, अनुमानित पूंजीगत लागत पर 16% की दर से किया गया है।

(v) प्रचालन लागत:

- (क) दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित बिजली की खपत के मानक के अनुसार, 1.4 प्रति टन की खपत को अपनाते हुए, बिजली की खपत अनुमानित की गई है। वीओसीपीटी द्वारा मानी गई बिजली की यूनिट लागत 6.50 रु0 है। पत्तन द्वारा खर्च की गई बिजली की वर्तमान यूनिट लागत के आधार पर बिजली की यूनिट दर को 6.87 रु0 तक अद्यतन किया गया है, जिसके समर्थन में अक्टूबर, 2011 के महीने के बिजली बिल की प्रति संलग्न की गई है।
- (ख) मानकों के अनुसार, मरम्मत एवं रख-रखाव संबंधी लागत, सिविल आस्तियों पर 1% पर तथा यांत्रिक एवं विद्युत उपकरणों पर 7% पर, सकल स्थिर आस्तियों के 1% पर बीमा लागत तथा स्थिर आस्तियों के सकल मूल्य के 5% पर अनुमानित की गई है।

- (ग) आस्तियों के सम्बद्ध वर्ग के लिए एसएलएम के अंतर्गत कंपनी अधिनियम में विनिर्धारित दरों के अनुसार, सिविल लागत पर 3.34% की दर पर एवं उपकरण लागत पर 10.34% की दर पर मूल्यहास का परिगणन किया गया है।
- (घ) लाइसेंस फीस, भंडारण क्षेत्र के 126000 वर्ग मीटर के लिए 33250 वर्ग मीटर के लिए वॉटर फ्रंट प्रभार एवं 34320 वर्ग मीटर के लिए कनवेयर्स के लिए वे लीव परिकलित की गई है। अपफ्रंट शुल्क के लिए दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित है कि प्रत्येक महापत्तन न्यास के दरों के मान में निर्धारित दरों के आधार पर पत्तन भूमि के लिए लीज किराए का अनुमान लगाया जाना है। पत्तन संपदा के लिए लीज किराया, जुलाई, 2007 से संशोधन के लिए काफी पहले से देय हो चुका है। इस मामले में हुई संयुक्त सुनवाई के समय पत्तन ने सूचित किया था कि भूमि का मूल्य निर्धारण पहले से ही किया जा चुका है तथा एक अलग से प्रस्ताव शीघ्र ही प्रस्तुत किया जाएगा। पत्तन को सलाह दी गई कि वह, अद्यतन लीज किराए पर विचार करते हुए अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना में संशोधन करे।

संशोधित प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने स्टैक क्षेत्र के लिए लीज किराया, 36.54 ₹0 वर्ग मीटर प्रति माह की यूनिट दर पर अपनाकर अनुमानित किया है, जो कि वाणिज्यिक प्रयोजनों के लिए भूमि के आबंटन के लिए उनके दिनांक 23/26 जून, 2009 के पत्र के अंतर्गत प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रस्ताव में उनके द्वारा प्रस्तावित यूनिट दर पर आधारित है, जिसे प्राधिकरण द्वारा उनके दिनांक 11 अक्टूबर, 2011 के आदेश सं0टीएमपी/14/2009/टीपीटी के अंतर्गत उक्त आदेश में उल्लिखित कारणों से वास्तव में समाप्त कर दिया गया था तथा पत्तन को सलाह दी गई थी कि एक नया प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

इस मामले पर कार्रवाई करते हुए जब मामला काफी आगे बढ़ गया, तब वीओसीपीटी ने दिनांक 2 जनवरी, 2012 के पत्र सं0 ई(सी)-38/2/2006-स्थापना/डी के अंतर्गत पत्तन भूमि के लिए लीज किराए में संशोधन के लिए एक नया प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इसने अनुरोध किया है कि इसके द्वारा गणना में माने गए 36.54 ₹0 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह के बजाए 286.85 ₹0 प्रति वर्ग मी0/ प्रति वर्ष (अर्थात् 23.90 ₹0 प्रति वर्ग मी0/प्रति माह) पर क्षेत्र क (पत्तन से संबंधित क्रियाकलाप) के लिए वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए उनके द्वारा प्रस्तावित दर पर आधारित लीज किराए के अनुमान में संशोधन किया जाए।

भारत सरकार द्वारा जारी 2004 एवं 2010 की भूमि नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार, संबंधित महापत्तन न्यास को प्रत्येक पत्तन के अध्यक्ष की अध्यक्षता में एक समिति का गठन करना होगा, जो भूमि संबंधी नीति के दिशा-निर्देशों में निर्धारित विभिन्न तरीके के आधार पर भूमि के बाजार मूल्य का निर्धारण करेगी तथा समिति की सिफारिशों पर आधारित महापत्तन न्यास को एक प्रस्ताव प्रस्तुत करना होगा। यह पाया गया है कि लीज किराए में संशोधन के लिए पत्तन द्वारा हाल ही में प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव में पत्तन द्वारा भूमि नीति के दिशा-निर्देशों के अनुसार समिति के गठन का कोई उल्लेख नहीं है, जो लीज किराए के संशोधन के लिए दरों की सिफारिश करेगी। पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव का अध्ययन, भूमि नीति पर जारी वर्तमान सरकारी दिशा-निर्देशों का अनुसरण करते

666 GI/12-6

हुए, कर रही है। उक्त स्थिति के होते हुए भी, प्रस्तावित परियोजनाओं के कार्यान्वयन को समयबद्ध तरीके से सुगम बनाने के लिए, जैसा कि सरकार द्वारा परिकल्पित है, वीओसीपीटी द्वारा उनके दिनांक, 2 जनवरी, 2012 के पत्र में प्रस्तावित लीज किराया, क्षेत्र 'क' में वाणिज्यिक प्रयोजनों के लिए 286.85 ₹ प्रति वर्गमीटर/प्रति वर्ष पर (अर्थात् 23 90 ₹ प्रति वर्ग मी० प्रति माह) स्वीकार किया जाता है बशर्ते कि सरकारी निर्देशों के अनुसार, 2% प्रति वर्ष की वार्षिक बढ़त लागू की जाए ताकि इसे वर्ष 2011 की दर पर लाया जा सके।

जैसा कि पहले बताया जा चुका है कि लीज किराए में संशोधन के लिए वीओसीपीटी के प्रस्ताव पर अभी भी कार्रवाई की जानी है। यदि अनुमोदित किया जाने वाला संशोधित लीज किराया, इस मामले में माने गए लीज किराए से भिन्न है तो पत्तन को इस मद के संदर्भ में अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क करना चाहिए।

जहाज मंत्रालय द्वारा जारी किए गए महापत्तन, 2010 के लिए भूमि नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार, जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस, सांझी सीमा वाली भूमि की लाइसेंस फीस का 50% होना चाहिए। वीओसीपीटी ने भूमि नीति दिशा-निर्देशों में निर्धारित 50% के गुणांक पर विचार न करते हुए, 36.54 ₹/प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर पर भूमि क्षेत्र की दर को लागू करते हुए जलफ्रंट क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस का अनुमान लगाया है। जब पत्तन को अनुमानों में संशोधन करने की सलाह दी गई तो वीओसीपीटी ने व्याख्या दी है कि जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस, सीमाशुल्क बद्ध बाहरी क्षेत्र के लिए महापत्तन, 2011 के लिए भूमि प्रबंधन नीति के खंड 6.2.2.3 (के) के अंतर्गत आती है, जबकि विषयगत लाइसेंस, खंड 6.1 के अंतर्गत सीमाशुल्क बद्ध भीतरी क्षेत्र के लिए है, अतः 50% गुणांक लागू नहीं होता है।

वीओसीपीटी द्वारा किया गया निर्वचन कि खंड 6.2.2.3 (के) केवल सीमाशुल्क बद्ध बाहरी क्षेत्र पर लागू होगा, सही प्रतीत नहीं होता। सरकार द्वारा जारी की गई महापत्तन, 2011 के लिए भूमि प्रबंधन नीति का खंड 6.2.2.3 (के) यह विनिर्धारित करता है कि जलक्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस, सांझी सीमा वाली भूमि की लाइसेंस फीस का 50% होना चाहिए। इस बात का कोई उल्लेख नहीं है कि यह, सीमाशुल्क बद्ध भीतरी/बाहरी क्षेत्र के लाइसेंस के संदर्भ में है। जलफ्रंट क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस, भूमि के लिए लाइसेंस फीस का अनुमान लगाने के लिए अपनाई गई दर के 50% पर अनुमानित है।

वीओसीपीटी ने इस बात की पुष्टि की है कि कनवेयर के लिए अनुमानित लाइसेंस फीस, पत्तन के वर्तमान दरों के मान में निर्धारित वे- लीव प्रभारों पर आधारित है।

- (ड) दिशा-निर्देशों में, बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत, बर्थ लागत के 1% पर लगाया जाने वाला अनुमान अपेक्षित है।

वीओसीपीटी ने, रख-रखाव के लिए 1% के निर्धारित मानक के अलावा, बर्thing सेवा के वार्षिक राजस्व की आवश्यकता का अनुमान लगाते समय बर्थ के निर्माण से संबंधित कुल पूंजीगत लागत पर 1% की दर से बीमा एवं 3.34% की दर से मूल्यहास को माना है।

हालांकि दिशा-निर्देश बर्थ की लागत की 1% पर प्रचालन लागत को सीमित करते हैं, तथापि, आस्ति के लिए पर्याप्त बीमा कवरेज अपेक्षित है तथा यह तथ्य कि आस्ति के मूल्य का मूल्यहास टूट-फूट के कारण होगा एवं इस तथ्य को झुठलाया नहीं जा सकता। अन्य पत्तन न्यासों पर अप्रॉफिट बर्थ भाड़ा निश्चित करते समय, इस स्थिति को स्वीकार किया गया था तथा बर्thing सेवा से वार्षिक राजस्व की आवश्यकता का मूल्यांकन करने के लिए बीमा एवं मूल्यहास की लागत पर विचार किया गया था।

ऊपर बताई गई स्थिति को ध्यान में रखते हुए, बर्थ भाड़ा सेवा से राजस्व की आवश्यकता के मूल्यांकन के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय बीमा लागत एवं मूल्यहास के कारक पर भी इस मामले में विचार किया गया है। इस संदर्भ में, यह नोट करने योग्य है कि अप्रॉफिट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देशों का खंड 3.6 इस प्राधिकरण को यह लचीलापन प्रदान करता है कि वह दिशा-निर्देशों में स्पष्ट तौर पर न बताए गए मानकों के लिए अप्रॉफिट प्रशुल्क की सीमा का परिगणन करते समय किसी विशिष्ट मद के व्यय पर निर्णय ले, जिसे यह शामिल करना मानती है।

(vi) वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए अप्रॉफिट प्रशुल्क के निर्धारण के विवरण को उक्त विश्लेषण के अनुरूप संशोधित किया गया है। बर्थ भाड़ा के परिगणन के साथ साथ संशोधित विवरण की प्रति, **अनुलग्नक-1** के रूप में संलग्न की जाती है।

(क) कार्गो संचालन सेवा से कुल राजस्व की आवश्यकता 14007.58 लाख ₹0 पर अनुमानित की गई है। दिशा-निर्देशों के अनुसार, कुल राजस्व की आवश्यकता का 98%, संचालन प्रभार में तथा प्रत्येक 1% भंडारण प्रभार में एवं विविध प्रभार में प्रभाजित हो जाता है।

(ख) प्रत्येक कार्गो वर्ग के लिए तथा उनकी संचालन दर एवं अधिकतम क्षमता में हिस्से के संदर्भ में अनुमानित राजस्व की आवश्यकता को पूरा करने के लिए अप्रॉफिट प्रशुल्क सीमा निर्धारित की जाती है।

(ग) तापीय कोयले की संपूर्ण कार्गो क्षमता वीओसीपीटी द्वारा तापीय कार्गो के रूप में परिकल्पित की गई है तथा रॉक फास्फेट को विदेशी कार्गो के रूप में माना गया है। इस संबंध में सरकारी नीति के अनुसार, तापीय कोयले के लिए कोई तटीय रियायत देय नहीं है। हालांकि तटीय कार्गो/जलयान के लिए रियायती दर निर्धारित करने से राजस्व की वृद्धि पर कोई खास प्रभाव नहीं पड़ेगा, तथापि, रॉक फास्फेट के लिए रियायती दर, सरकारी नीति के अनुरूप इस संबंध में निर्धारित की गई है। तदनुसार, समेकित संचालन दर, तापीय कोयले के लिए 134.32 ₹0 प्रति टन पर एवं रॉक फास्फेट के लिए 214.91 ₹0 प्रति टन पर निर्धारित की गई है।

प्रस्तावित टर्मिनल के लिए निकाली गई दर, तापीय कोयले के लिए 121.11 रु० प्रति टन पर एवं रॉक फास्फेट, तांबा संकेन्द्रण एवं औद्योगिक कोयले के लिए 116.27 रु० प्रति टन पर पहले निर्धारित दर की तुलना में अधिक है, क्योंकि कार्गो संरचना में एवं परियोजना की पूंजीगत लागत में अंतर था। एनसीबी-III के लिए निर्धारित की जाने वाली दर, एनसीबी-IV बर्थ के लिए निकाली गई दर (अर्थात् 113.72 रु० प्रति टन तापीय कोयले के लिए) की तुलना में अपेक्षाकृत अधिक है, जिसका मुख्य कारण पूंजीगत लागत के अनुमान में विभिन्नता है, जिसके कारण पहले बताए जा चुके हैं। जैसा कि पहले बताया जा चुका है, बर्थ-III एवं बर्थ-IV के लिए परिकल्पित परियोजना संबंधी सुविधाएँ एवं अनुमानित पूंजीगत लागत भिन्न होती है, इसलिए दोनों बर्थों के लिए विभेदक दरें हैं।

(घ) पत्तन ने, संचालन प्रभार के अंतर्गत आने वाले उपकरणों की सूची का उल्लेख करने को छोड़कर, समेकित संचालन दर में शामिल की गई सेवाएँ परिभाषित नहीं की हैं। प्रस्तावित टिप्पणी में यह उल्लेख करते हुए संशोधन किया जाता है कि समेकित संचालन प्रभार में जलयान से कार्गो की उतराई के लिए प्रभार, भंडारण स्थल तक कार्गो को ले जाना, स्टैकयार्ड में 10 दिनों तक की निशुल्क अवधि के लिए भंडारण, कार्गो की ट्रकों/वैगनों पर लदाई, घाट शुल्क तथा दरों के मान में विशेष रूप से निर्धारित सभी अन्य विविध सेवाओं के लिए प्रभार शामिल हैं।

(ङ) वीओसीपीटी ने यह बताते हुए गणनाएँ प्रस्तुत की हैं कि कुल कार्गो के 22% पर, निशुल्क अवधि के बाद, भंडारण प्रभार लगेगा। पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए भंडारण प्रभार वाले संभावित कार्गो की प्रतिशतता की कार्यपद्धति में यार्ड की क्षमता संबंधी आंकड़ों में कुछ त्रुटियाँ पाई गई हैं, जिन्हें ठीक किया गया तथा कार्गो की क्षमता का संशोधित प्रतिशतता वाला हिस्सा 24% बैठता है, जिस पर भंडारण प्रभार लगेगा।

इसने पहले स्लैब के लिए (पहले 6 दिन) दर, 1.00 रु० प्रति टन प्रति दिन पर, दूसरे स्लैब के लिए अगले 6 दिनों के लिए 1.62 रु० प्रति टन प्रति दिन पर, एवं उसके बाद की अवधि के लिए 3.16 रु० प्रति टन प्रति दिन पर प्रस्तावित की है। हालांकि पत्तन ने कार्गो की क्षमता का संकेत किया है, जिस पर भंडारण प्रभार आदि लगने की संभावना है, तथापि, उसे प्रस्तावित भंडारण दर निकालते समय, गिना नहीं गया है।

संशोधित कार्गो के हिस्से की क्षमता, जिस पर भंडारण प्रभार लगने की संभावना है, के आधार पर तथा वार्षिक राजस्व की आवश्यकता के संशोधित अनुमान के आधार पर भंडारण प्रभार पहले स्लैब के लिए 1.60 रु० प्रति टन प्रति दिन अथवा पहले स्लैब के हिस्से के लिए है। बाद वाले स्लैबों के लिए दरें, वीओसीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित विभेदक दरें निश्चित की जाती हैं।

(च) विविध प्रभार के लिए प्रशुल्क सीमा 1.53 रु० प्रति टन पर निर्धारित की जाती है। विविध प्रभार में साफ-सफाई (झाड़ू लगाना), धूल-निवारण, पर्यावरण एवं प्रबंधन तथा सुरक्षा संबंधी उपाय आदि के लिए प्रभार शामिल हैं।



- (छ) बर्थिंग सेवा से राजस्व संबंधी आवश्यकता 961.15 लाख रु० आती है, जैसा कि पत्तन द्वारा अनुमान लगाया गया है।

अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट बर्थ भाड़े को अंतिम रूप देने समय इस प्राधिकरण ने पहले से यह निर्णय किया हुआ है कि अपफ्रंट बर्थ भाड़ा प्रभार को 'रूपयों' में ही केवल, उक्त कारणों से, अनुमोदित करेगा।

पत्तन द्वारा अनुमान किया गया जीआरटी एवं जलयान का पार्सल आकार वही है, जैसा कि उनके द्वारा प्रस्तावित किया गया है तथा इसी प्रकार के कार्गो को ले जाने वाले जलयान के लिए एनसीबी-II बर्थ के लिए माना गया है। बर्थ भाड़े को निकालने के लिए वीओसीपीटी द्वारा अपनाई गई कार्यप्रणाली, इस प्राधिकरण द्वारा अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामले में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप सामान्यतः पाई गई है। बर्थ भाड़ा, विटेंश जाने वाले जलयानों के लिए 0.5489 रु० प्रति जीआरटी प्रति घंटा तथा तटीय जलयानों के लिए 0.3293 रु० प्रति जीआरटी प्रति घंटा बैठता है, जैसा कि वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

- (vii) कुछ सामान्य शब्दों की परिभाषाएँ जैसे विदेश जाने वाले जलयान, तटीय जलयान, दिन, वीओसीपीटी के दरों के मान में निर्धारित परिभाषाओं के अनुरूप तथा वीओसीपीटी के अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामले के अनुसार, अपफ्रंट अनुसूची में शामिल किए गए हैं। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित 'सप्ताह' की परिभाषा प्रासंगिक नहीं पाई गई है, अतः शामिल नहीं की गई है।
- (viii) 2005 के दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित कुछ सामान्य शर्तें तथा अन्य महापत्तनों/प्राइवेट टर्मिनलों के दरों के मान में समानरूप से निर्धारित शर्तें, प्रस्तावित टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की गई हैं, जैसे कि प्राइवेट टर्मिनल प्रचालक को आरोप्य तकमम्मत स्तर के बाद विलंब के लिए प्रभारों की अदायगी प्रयोक्ता द्वारा नहीं की जाएगी, जलयान रवाना होने के लिए तैयार होने के बाद बर्थ भाड़ा 4 घंटे बंद हो जाएगा, गलत सिग्नल के लिए बर्थ दंड भाड़ा, जब आपरेटर पर आरोप्य कारणों से प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध करने पर आपरेटर द्वारा कार्गो को सुपुर्द न करने/कार्गो को जहाज पर लादने की स्थिति में न होने पर उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार का उपार्जन न होना।
- (ix) प्रभारों को लगाने के लिए विश्वास किए जाने वाले दस्तावेजों से संबंधित प्रस्तावित एसओआर के अंत में पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी सं०-2 एवं 4 प्रक्रियागत/प्रशासनिक मामले पाए गए हैं, अतः दरों के मान में निर्धारित नहीं किए गए हैं।
- (x) निशुल्क अवधि के प्रारंभ के बारे में कुछ शर्तों को निर्धारित करने के लिए वीओसीपीटी ने प्रस्ताव दिया है, जो पत्तन के एवं अन्य महापत्तनों/प्राइवेट टर्मिनलों के दरों के मान के अनुरूप है।
- (xi) बर्थ भाड़ा प्रभारों के लिए आउस्टिंग प्राथमिकता/प्राथमिकता प्रदान करने के लिए बर्थ भाड़ा प्रभारों से संबंधित शर्तें वीओसीपीटी ने प्रस्तावित की हैं। यह उल्लेख करते हुए शर्त शामिल की गई है कि आउस्टिंग प्राथमिकता बर्थिंग/प्राथमिकता बर्थिंग का नियमन, इस संबंध में वर्तमान सरकारी दिशा-निर्देशों तथा वीओसीपीटी के दरों के मान में अनुमोदित प्रावधानों के अनुसार होगा।

11.1 दिशा-निर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमा मुद्रास्फीति तक रहेगी किन्तु 1 जनवरी, 2008 एवं संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तन के 60% की सीमा तक रहेगी। प्रशुल्क सीमा का इस प्रकार से स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित प्रशुल्क सीमा संबंधित वर्ष की 1 अप्रैल से अगले वर्ष 31 मार्च तक लागू रहेगी। वर्तमान मामले में, पूंजीगत लागत का अनुमान तथा अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में मानी गई प्रचालन लागत की यूनिट दर, 2011 की दर पर आधारित है, अतः यह उपयुक्त एवं प्रासंगिक पाया गया है कि प्रत्येक वर्ष स्वतः समायोजन के लिए माना गया डब्ल्यूपीआई का आधार 1 जनवरी, 2011 निर्धारित किया जाए। इस संबंध में एक सामान्य टिप्पणी दरों के मान में निर्धारित की गई है।

11.2 दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.1 एवं 2.9.2 में यथा निर्दिष्ट, वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ करने से पूर्व प्राइवेट आपरेटर, दरों के मान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क करेंगे, जिसमें अनुमोदित उच्चतम दरें एवं शर्तों का विवरण होगा, जैसा कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अंतर्गत अपेक्षित है।

11.3 दिशा-निर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि दरों के मान में स्पष्टीकरण अथवा निर्वचन तथा शर्तों के विवरण के संबंध में कोई प्रश्न उठता है तो मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा तथा इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय आपरेटर पर बाध्यकारी होगा।

11.4 परियोजनाओं के लिए कार्यनिष्पादन संबंधी मानक, स्पष्ट तौर पर बोली संबंधी दस्तावेज में उल्लिखित होने चाहिए। प्राइवेट आपरेटर से यह आशा की जाती है, कि बोली दस्तावेज/रियायती करार में उल्लिखित कार्यनिष्पादन संबंधी मानकों के अनुसार अवश्य निष्पादन करे।

11.5 प्राइवेट आपरेटरों के वास्तविक कार्यनिष्पादन का अंकेक्षण (मॉनीटरिंग) इस प्राधिकरण द्वारा किया जाएगा। यदि सेवा की गुणता (क्वालिटी) के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण इस प्रकार के आरोपों की जाँच करेगा तथा उनके जाँच परिणाम वी ओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास को भेजेगा। यदि कोई कार्रवाई प्राइवेट आपरेटरों के खिलाफ की जानी है तो वी ओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास, रियायती करार के सम्बद्ध प्रावधानों के अनुसार उचित कार्रवाई करेगा।

11.6 टर्मिनल में वाणिज्यिक संचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के 15 दिनों के भीतर प्राइवेट आपरेटर, वी ओ चिदम्बरनार, पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा, जिसमें पिछले तीन महीनों के दौरान टर्मिनल की भौतिक एवं वित्तीय कार्यनिष्पादन की स्थिति होगी।

12. परिणाम के रूप में एवं उक्त दिए गए कारणों से तथा सामूहिक सद्विचारों के आधार पर, यह प्राधिकरण वी ओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास के एनसीबी-III में तापीय कोयले एवं रॉक फास्फेट के संचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित करता है, जो अनुलग्नक-II के रूप में संलग्न है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/11/असा.]

## अनुसूचक-1

वी. ओ. विदम्बरनार पत्तन न्यास में यात्रिक थोक बर्थ (एनसीबी-III) में तापीय कोयले एवं रॉक फास्फेट के अपफंट प्रस्तुत को तैयार करना

क्रम सं०	विवरण	बीओसीपीटी द्वारा उनके विनांक 7 दिसम्बर, 2011 के पत्र के अंतर्गत प्रस्तुत संशोधित अनुमान	टीएएमबी द्वारा संशोधित बीओसीपीटी के अनुमान
I	अधिकतम क्षमता		
(i)	अधिकतम घाट क्षमता		
(क)	जनयान के आकार का हिस्सा		
	पेनापेक्स जनयान की क्षमता के हिस्से की प्रतिशतता (तापीय कोयले के लिए) 75000 डीडब्ल्यू तक (एस 1)	72%	72%
	पेनापेक्स जनयान की क्षमता के हिस्से की प्रतिशतता (रॉक फास्फेट के लिए) 75000 डीडब्ल्यू तक (एस 2)	29%	28%
(ख)	यू जेए जने बार्न कार्गो/जनयानों की संचालन दर (टनों में प्रति दिन)		
	75000 डीडब्ल्यू तक जनयानों के लिए मानी गई संचालन दर (तापीय कोयले के लिए) (पी 1)	40000	40000
	75000 डीडब्ल्यू तक जनयानों के लिए मानी गई संचालन दर (रॉक फास्फेट के लिए) (पी 2)	25000	25000
(ग)	अधिकतम घाट क्षमता कार्गोबार = $0.7 * [(एस1 * पी1) * (एस2 * पी2)] * 365$		
	तापीय कोयले के लिए अधिकतम घाट क्षमता	7358400	7358400
	रॉक फास्फेट के लिए अधिकतम घाट क्षमता	1788500	1788500
	अधिकतम घाट क्षमता	9146900	9146900
	अधिकतम घाट क्षमता मिलियन टनों में	9.15	9.15
(iii)	अधिकतम घाट क्षमता		
(क)	एक घण्टा में उच्चतम स्तर पर घाट क्षमता (क)	तापीय कोयला 59000 टन रॉक फास्फेट 16000	तापीय कोयला 59000 टन रॉक फास्फेट 16000
(ख)	स्टैकिंग के लिए उपयुक्त क्षेत्र (%) (यू)	तापीय कोयले के लिए रॉक फास्फेट के लिए	100% 70%
(ग)	स्टैकिंग मात्रा प्रति वर्ग मीटर (टन) (यू)	6.60	6.60
(घ)	जंग की वार्षिक टर्नओवर अनुपात (टी)	तापीय कोयले के लिए 28 एवं रॉक फास्फेट के लिए 30	तापीय कोयले के लिए 28 एवं रॉक फास्फेट के लिए 30
(ङ)	अधिकतम घाट क्षमता टनों में = $0.7 * ए * यू * क्यू * टी$ (तापीय कोयले के लिए)	7427851	7502880
	अधिकतम घाट क्षमता टनों में (रॉक फास्फेट के लिए)	2217600	2217600
(च)	यू नू अधिकतम घाट क्षमता (टनों में)	9645451	9720480
(छ)	कुल अधिकतम घाट क्षमता (मिलियन टनों में)	9.65	9.72
(iii)	गतिवत की अधिकतम क्षमता अधिकतम घाट क्षमता एवं अधिकतम स्टैकवाइड क्षमता का निम्न मूल्य (मिलियन टनों में)	9.15	9.15
II	पूरीकरण लागत		
(i)	कार्गो संयोजन कार्यक्षमता	लाख रु में	लाख रु में
(क)	मिजिल निर्माण लागत		
	बर्थ हवन एवं पार्किंग मार्ग	12000.00	12000.00
	पूतभूत लागत पर 3% आकस्मिकताएं एवं 7% पर्यवेक्षण प्रभाव	1200.00	1200.00
	कार्यगत टेका कर (पूतभूत लागत पर मिजिल लागत के 65% पर 4%)	312.00	312.00
	<b>योग</b>	<b>13512.00</b>	<b>13512.00</b>
(ख)	यात्रिक उपकरण		
	जनयान अनलोडर (मानक 2 सख्ख) बीओसीपीटी ने 2 ग्रेव अनलोडर्स प्रस्तावित किए हैं	5600.00	5600.00
	डिक्लेयर (मानक 2 सख्ख) बीओसीपीटी ने इस उपकरण की परिकल्पना नहीं की है।	0.00	0.00
	वेगन अनलोडर एवं ट्रक अनलोडर (मानक-1 सख्ख प्रत्येक) बीओसीपीटी ने सुविधा की परिकल्पना नहीं की है।	0.00	0.00
	स्टैकर्स (मानक-2 सख्ख) बीओसीपीटी ने 2 स्टेकर एवं 1 शेड स्टेकर/रोडर प्रस्तावित किए हैं	4000.00	4000.00
	क्रैने (मानक-2 सख्ख) बीओसीपीटी ने इस उपकरण की परिकल्पना नहीं की है।	0.00	0.00
	हानवेयम	7293.00	7293.00
	गे लाइफ्ट एवं ड्रॉजर्स (मानक-4 सख्ख) बीओसीपीटी ने फ्रंट एंड लोडर्स 6 सख्ख में प्रस्तावित किए हैं	180.00	180.00
	<b>उप योग</b>	<b>17073.00</b>	<b>17073.00</b>
(ii)	विद्युत पॉवर एवं निष्कास स्थल रिजर्व	2661.00	2661.00
(iii)	पूतभूत लागत पर 3% की आकस्मिकताएं एवं 7% का पर्यवेक्षण प्रभाव	1973.40	1973.40
(iv)	कार्यगत टेका कर (पूतभूत लागत पर मिजिल एवं सभी लागत के 65% पर 4%)	513.08	513.08
	<b>उप योग (ii से iv तक)</b>	<b>22220.48</b>	<b>22220.48</b>
(ग)	विविध (क) एवं (ख) पर 5% जिसमें कार्यगत टेका कर शामिल नहीं है	1745.37	1745.37
		37477.84	37477.84
(iii)	बोर्डिंग सेक्टर के लिए पूरित लागत	4000.00	4000.00
(क)	बर्थ की लागत	0.00	0.00
(ख)	बर्थ के साथ-साथ याद निकालने की लागत	4000.00	4000.00
	<b>उप योग</b>	<b>400.00</b>	<b>400.00</b>
	आधारभूत लागत पर 3% आकस्मिकताएं एवं 7% पर्यवेक्षण प्रभाव	104.00	104.00
	कार्यगत टेका कर (पूतभूत लागत पर विविध लागत के 65% पर 4%)	4504.00	4504.00
	बर्थ भाडे की लागत के लिए कुल पूरित लागत (क+ख+ग)	41981.84	41981.84
(iii)	परियोजना की कुल पूरित लागत		

III	प्रचालन लागत	अनुमान लाख रुपये में	अनुमान लाख रुपये में
(i)	कार्गो संचालन कार्यकलाप		
	(क) विद्युत लागत - 1.4 यूनिट प्रति टन की दर पर ₹91.5 मिलियन टन*6.50 प्रति यूनिट (हमारी गणना के अनुसार यूनिट दर 6.97 ₹0 के रूप में लागू की गई है बिजली बिल के अनुसार, मापी गई है)	832.65	879.75
	(ख) मालवाहक एवं रख-रखाव		
	गिरावट आसिया (मिथिल सबसी कार्य पर 1%)	135.12	135.12
	यांत्रिक एवं विद्युत उपकरण रखरखाव मंत्रि ( यांत्रिक एवं विद्युत सबसी कार्य पर 7%)	1555.40	1555.43
	शेष (संरक्षित धन) आसिया पर 1%	374.77	374.78
	प्रत्यक्ष		
	मिथिल सबसी भागित 3.34%	451.30	451.30
	यांत्रिक एवं विद्युत सबसी कार्य 10.34%	2297.55	2297.60
	लाइसेंस फीस		
	जलकट प्रसार (33250 वर्ग मीटर, 36.54 ₹0 प्रति वर्ग मीटर/माह*12) (ग्रुप नॉन लडा लाइसेंस के अनुसार, हमारी कार्यप्रणाली के अनुसार, जलकट लाइसेंस फीस के लिए यूनिट दर भूमि के लिए निर्धारित दर की 50% पर अनुमानित है।)	145.79	51.61
	हाई ड्रिप पर सैक्यार्ड (डीओसीपीसी डाटा 126000 वर्ग मीटर 36.54 ₹0 प्रति वर्ग मीटर माह*12) उनके डाटा यथा प्रकाशित उनके प्रस्ताव दिनांक 02.01.12 के अंतर्गत हमारी गणना के अनुसार यूनिट दर 25.87 ₹0 प्रति वर्ग मीटर/माह गनी की गई है।	552.48	391.15
	कनवेयर के लिए वे-लीव (30720 वर्ग मीटर दर 1.42 ₹0 प्रति वर्ग मीटर लाइसेंस)	0.44	0.44
	कनवेयर के लिए वे-लीव (3000 वर्ग मीटर दर 1.42 ₹0 प्रति वर्ग मीटर लाइसेंस)	0.05	0.05
	अन्य खर्च (आसिया के मुकदमे मूल्य पर 5%)	1873.87	1873.89
	कुल प्रचालन लागत	8219.42	8011.12
IV	राजस्व संबंधी आवश्यकता एवं प्रस्तावित प्रयुक्त		
(i)	कार्गो संचालन प्रसार		
	1 राजस्व संबंधी आवश्यकता		
	(+) कुल प्रचालन लागत	8219.42	8011.12
	(ख) नियोजित पूंजी पर रिटर्न	5996.38	5996.46
	(ग) कार्गो संचालन कार्यकलाप से कुल राजस्व संबंधी आवश्यकता	14215.80	14007.58
	2 राजस्व संबंधी आवश्यकता का प्रभाजन		
	(क) संचालन प्रसार (एआरआर का 98%)	13931.48	13727.43
	(ख) भंडारण प्रसार (एआरआर का 1%)	142.16	140.08
	(ग) गिरावट प्रसार (एआरआर का 1%)	142.16	140.08
	(घ) कार्गो संचालन कार्यकलाप से कुल राजस्व संबंधी आवश्यकता	14215.80	14007.58
	3 प्रस्तावित प्रयुक्त प्रति टन दर		
	(क) संचालन प्रसार (संयोजित)		
	- राजस्व संबंधी आवश्यकता ( ₹0 लाइसेंस में)	13931.48	13727.43
	समाकलन संचालन प्रसार आर-आर ( ₹0 प्रति टन लाइसेंस)		
	नॉन लडा कोयला 100% तरीक़ा)	136.32	134.32
	गैस फ़ायरिंग (विदेशी कार्गो)	218.11	214.91
	(ख) भंडारण प्रसार		
	राजस्व संबंधी आवश्यकता ( ₹0 लाइसेंस में)	114.86	140.08
	भंडारण प्रसार को आकारित करने के लिए कार्गो का %	22.0%	24.0%
	कार्गो त्रिभुज पर भंडारण प्रसार की अदायगी की संभावना हो (लाख टन)	20.13	21.95
	निशुल्क अदायगी	10 दिन	10 दिन
	भंडारण प्रसार (निशुल्क अदायगी के बाद)	दर प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका हिस्सा	दर प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका हिस्सा
	पहले 8 दिन	1.00	1.06
	अगले 8 दिन	1.62	1.72
	उसके बाद	3.16	3.36
	(ग) विविध प्रसार		
	राजस्व संबंधी आवश्यकता ( ₹0 लाइसेंस में)	142.16	140.08
	धमाका (नियोजित टन प्रति वर्ष)	9.15	9.15
	विभिन्न प्रसार प्रति टन	1.55	1.53
(ii)	वर्क आउट प्रसार	( ₹0 लाइसेंस में)	( ₹0 लाइसेंस में)
(क)	राजस्व संबंधी आवश्यकता		
	प्रस्तावित एवं अनुमानित प्रसार (वर्क आउट के लिए निर्धारित लागत पर 1%)	45.04	45.04
	मूल्यहास	150.43	150.43
	वीमा (वर्क आउट सेवा के लिए कुल लागत पर 1%)	45.04	45.04
	उप योग (क)	240.51	240.51
(ख)	नियोजित पूंजी पर रिटर्न 16% की दर पर	720.64	720.64
	वर्क आउट सेवाओं से कुल राजस्व संबंधी आवश्यकता (क+ख)	961.15	961.15
	वर्क आउट प्रसार		
	विदेश जाने वाले नौवहन (नौवहन कथला, दर प्रति मी. आर टी प्रति घंटा) ₹0 में	0.5489	0.5489
	तटीय जलयान नौवहन कोयला (दर प्रति मी. आर टी प्रति घंटा) ₹0 में	0.3293	0.3293

## संचालन प्रभारों की गणना को दर्शाने वाला विवरण

दिनांक 7 दिसम्बर, 2011 के पत्र के अंतर्गत वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव

कार्गों का वर्ग	कार्गों का हिस्सा	संचालन दर टनों में/दैनिक	संचालित किया जाने वाला कार्गों (टनों में)	कार्गों के कार्यकारी दिवस	कार्गों के कार्यकारी दिवस का प्रतिशत	राजस्व आवश्यकता (लाख रु० में)	संचालित किया जाने वाला कार्गों	प्रचालित किया जाने वाला कार्गों	दर रूपयों में प्रति टन	दर रूपयों में	दर रूपयों में प्रति दिन
							विदेशी (टनों में)	तटीय (टनों में)		विदेशी कार्गों के लिए	तटीय कार्गों के लिए
तापीय कोयला	72.00%	40000	7358400	184	72.00%	10,030.67	0	7358400	136.32	136.32	136.32
रॉक फास्फेट	28.00%	25000	1788500	72	28.00%	3,900.81	1788500	0	218.11	218.11	130.86
योग	100%		9146900	256	100%	13931.48	1788500	7358400			

## संचालन प्रभारों की गणना को दर्शाने वाला विवरण

टीएएमपी द्वारा संशोधित

कार्गों का वर्ग	कार्गों का हिस्सा	संचालन दर टनों में/दैनिक	संचालित किया जाने वाला कार्गों (टनों में)	कार्गों के कार्यकारी दिवस	कार्गों के कार्यकारी दिवस का प्रतिशत	राजस्व आवश्यकता (लाख रु० में)	संचालित किया जाने वाला कार्गों	संचालित किया जाने वाला कार्गों	दर रूपयों में प्रति टन	दर रूपयों में	दर रूपयों में प्रति दिन
							विदेशी (टनों में)	तटीय (टनों में)		विदेशी कार्गों के लिए	तटीय कार्गों के लिए
तापीय कोयला	72.00%	40000	7358400	184	72.00%	9,883.75	0	7358400	134.32	134.32	136.32
रॉक फास्फेट	28.00%	25000	1788500	72	28.00%	3,843.68	1788500	0	214.91	214.91	128.95
योग	100%		9146900	256	100%	13727.43	1788500	7358400			

666 GI/12-8

## बर्थ भाड़ा परिगणन

दिनांक 7 दिसम्बर, 2011 के फन अंतर्गत वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत कार्यपद्धति				
क्रम सं०	विवरण	तापीय कोयला	रॉक फास्फेट	योग
i.	औसत डीडब्ल्यूटी	75000	75000	
ii.	जहाज-दिन का आउटपुट	40000	25000	
iii.	औसत जीआरटी	40000	40000	
iv.	औसत पार्सेल आकार	60000	60000	
v.	संचालित किया जाने वाला अनुमानित टन	7358400	1788500	9146900
vi.	बर्थ के दिनों की औसत संख्या	184	72	256
vii.	बर्थ के घंटों की संख्या	4415	1717	6132
viii.	अनुमानित जलयानों की संख्या	123	30	152
ix.	कुल जीआरटी घंटे	176640000	69120000	245760000
x.	राजस्व आवश्यकता			961.15
xi.	बर्थ भाड़ा -विदेश जाने वाला जलयान			0.5489
	बर्थ भाड़ा-तटीय जलयान			0.3293

विदेशी/तटीय जलयान दर के लिए कार्यप्रणाली	
$69120000 \times + 176640000 \times 0.6 \times =$	961.15
$69120000 \times + 176640000 \times =$	961.15
विदेश जाने वाले जलयान की दर	0.5489
तटीय जलयान की दर $= 0.6 \times$ विदेश जाने वाले जलयान की दर	0.3293

## टीएएमपी की कार्यप्रणाली

क्रम सं०	विवरण	तापीय कोयला	रॉक फास्फेट	योग
i.	औसत डीडब्ल्यूटी	75000	75000	
ii.	जहाज-दिन का आउटपुट	40000	25000	
iii.	औसत जीआरटी	40000	40000	
iv.	औसत पार्सेल आकार	60000	60000	
v.	संचालित किया जाने वाला अनुमानित टन	7358400	1788500	9146900
vi.	बर्थ के दिनों की औसत संख्या (v/ii)	184.00	72.00	256
vii.	बर्थ के घंटों की संख्या $[24 \times (vi)]$	4416.00	1728	6144
viii.	अनुमानित जलयानों की संख्या (v/iv)	23	30	152
ix.	कुल जीआरटी घंटे	176640000	69120000	245760000
x.	राजस्व आवश्यकता			961.15
xi.	बर्थ भाड़ा -विदेश जाने वाला जलयान			0.5489
	बर्थ भाड़ा-तटीय जलयान			0.3293

विदेशी/तटीय जलयान दर के लिए कार्यप्रणाली	
$69120000 \times + 176640000 \times 0.6 \times =$	961.15
$69120000 \times + 105984000 \times =$	961.15
$\times =$ विदेश जाने वाले जलयान की दर	0.5489
तटीय जलयान की दर $= 0.6 \times$ विदेश जाने वाले जलयान की दर	0.3293

## अनुलग्नक-II

वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास  
एनसीबी-III में तापीय कोयले एवं रॉक फास्फेट के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची

## 1.1 परिभाषाएँ - सामान्य

इस दरों के मान, बशर्त कि संदर्भ में अन्यथा अपेक्षित हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ प्रवृत्त होंगी:

- (i) "तटीय जलयान" से आशय किसी ऐसे जलयान से है जो भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान तक केवल व्यापार में नियोजित हो, जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी तटीय लाइसेंस हो।
- (ii) "दिन" से आशय किसी एक दिन के प्रातः 06.00 बजे से प्रारंभ होने वाली अवधि एवं अगले दिन प्रातः 06.00 बजे समाप्त होने वाली अवधि।
- (iii) "विदेशी-गामी जलयान" से आशय किसी ऐसे जलयान से है, जो तटीय जलयान से भिन्न हो।
- (iv) "निशुल्क अवधि" से आशय उस अवधि से है, जिसके दौरान कार्गो को विलंब शुल्क प्रभार/भूमि किराया से मुक्त भंडारण की अनुमति होगी तथा इस अवधि में सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियाँ एवं टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिन शामिल नहीं होंगे।

## 1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i) जलयान की स्थिति, सीमाशुल्क अथवा महानिदेशक, जहाज द्वारा जारी उनके प्रमाण पत्र से जैसी कि धारण की जाएगी, जलयान से संबंधित प्रभारों को लगाने के उद्देश्य से 'तटीय' अथवा 'विदेशी-गामी' श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगा; तथा कार्गो की किस्म अथवा उसका मूल उद्भव, इस प्रयोजन के लिए किसी भी प्रकार से प्रासंगिक न होगा।
- (ii) (क) भारतीय ध्वज वाला विदेशी-गामी जलयान, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस हो, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशी-गामी जलयान, महानिदेशक, जहाज द्वारा जारी तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (ग) इस प्रकार के परिवर्तन के मामलों में, जिस समय से जलयान, तटीय माल का लदान प्रारंभ करता है, उस समय से लदान पत्तन द्वारा तटीय दरें प्रभार्य होंगी।
- (घ) इस प्रकार के परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक कि जलयान, तटीय कार्गो प्रतिपादन कार्य पूरा नहीं कर लेता; उसके शीघ्र बाद, विदेशी-गामी दरें, प्रतिपादन पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (ङ) भारतीय तटीय जलयानों के लिए, जिनके पास महानिदेशक, जहाज से प्राप्त तटीय लाइसेंस हो, तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित न होगा।
- (iii) (क) सभी तटीय जलयानों के लिए बर्थ भाड़ा प्रभार, अन्य जलयानों के लिए तदनुसूची प्रभारों से 60% से अधिक न होगा।
- (ख) तापीय कोयले से भिन्न सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो से संबंधित प्रभार, सामान्य कार्गो से संबंधित प्रभारों से 60% से अधिक न होगा।

- (ग) कार्गो से संबंधित प्रभारों के मामले में, जलयान के तट पर अंतरण के लिए तथा घाट से/तक भंडारण यार्ड तक/से, घाटशुल्क सहित, सभी सम्बद्ध संचालन प्रभारों पर रियायती दरें लगाई जाएंगी।
- (घ) विदेशी पत्तन से कार्गो, जो भारतीय पत्तन “क” में पहुँचता है, बाद में भारतीय पत्तन “ख” में यानोत्तरण के लिए पहुँचता है, पर रियायती प्रभार इसकी तटीय समुद्रीयात्रा के लिए लगाए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय समुद्रीयात्रा के लिए अनुमति-प्राप्त जलयानों द्वारा भारतीय पत्तनों से/पत्तनों को ले जाए जाने वाला कार्गो रियायत का पात्र होगा।
- (iv) सकल भार अथवा आयतन द्वारा मापन अथवा किसी एक मद की क्षमता की गणना करते समय, 0.5 तक के अंश 0.5 यूनिट के रूप में माने जाएंगे तथा 0.5 एवं उससे ऊपर के अंश एक यूनिट माने जाएंगे, बशर्ते कि जहाँ अन्यथा उल्लेख न हो।
- (v) विलंबित अदायगियों/वसूलियों पर ब्याज-
- (क) प्रयोक्ता इस दरों के मान के अंतर्गत विलंबित अदायगियों पर दंड ब्याज देगा। इसी प्रकार से, टर्मिनल आपरेटर, विलंबित वसूलियों पर दंड ब्याज देगा।
- (ख) दंड ब्याज की दर, भारतीय स्टेट बैंक की प्रमुख ऋण दर से 2% अधिक होगी।
- (ग) वसूलियों पर विलंब की गणना, सेवाओं के पूरा होने के दिन से केवल 20 दिन की अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, की जाएगी।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा अदायगी में विलंब की गणना, टर्मिनल आपरेटर द्वारा बिलों के प्रस्तुत करने की तारीख के बाद केवल 10 दिन के लिए की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में प्रवृत्त न होगा, जहाँ प्रभारों की अदायगी अग्रिम रूप में दरों के मान में एक शर्त के रूप में निर्धारित है, वहाँ अदायगी, सेवाएँ प्राप्त करने से पूर्व की जाएगी।
- (vi) तैयार किए गए सभी प्रभार, बिल के पूर्ण योग पर, पूर्णकों में बदले जाएंगे।
- (vii) (क) दरों के मान में निर्धारित दरें, अधिकतम स्तर की हैं; इसी प्रकार से छूट एवं रियायतें जमीनी स्तर की हैं। टर्मिनल आपरेटर, यदि वह चाहे, कम दर ले सकता है तथा/अथवा अधिक छूट एवं रियायत दे सकता है।
- (ख) टर्मिनल आपरेटर यदि वह चाहे, दरों के मान में निर्धारित दरों के प्रतिपादन को नियमित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है, यदि इस प्रकार का युक्तिसंगत कार्य, प्रयोक्ता को प्रति यूनिट दर में तथा दरों के मान में निर्धारित यूनिट की दरें, अधिकतम स्तर से अधिक न हों, सहायता पहुँचाता है।
- (ग) टर्मिनल आपरेटर को इस प्रकार की दरों के प्रतिपादन को नियमित करने वाली शर्तों को युक्तिसंगत बनाने तथा/अथवा इस प्रकार की कम दरें जनता को सूचित की जानी चाहिए, बशर्ते कि निर्धारित की गई नई दरें, टीएएमपी द्वारा अधिसूचित की गई दरों से अधिक न होंगी।
- (viii) टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य विलंबों के लिए तर्कसंगत स्तर के बाद प्रयोक्ताओं को प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी।
- (ix) वसूली के लिए किसी दावे पर विचार नहीं किया जाएगा, जब तक कि वसूली जाने वाली राशि 100/- ₹0 अथवा अधिक हो। इसी प्रकार से, टर्मिनल आपरेटर, कोई पूरक बिल प्रस्तुत नहीं करेगा, यदि टर्मिनल को देय राशि 100/- ₹0 अथवा कम है।

## 2. बर्थ भाड़ा प्रभार:

क्रम सं०	जलयान	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका हिस्सा	
		विदेश-गामी जलयान (रुपयों में)	तटीय जलयान (रुपयों में)
1.	जलयान	0.5489	0.3293



**टिप्पणियाँ:**

- (i) बर्थ भाड़े की गणना, उस समय से की जाएगी, जब जलयान बर्थ का अधिग्रहण करता है और जब तक बर्थ को खाली नहीं करता है।
- (ii) (क) जलयान समुद्रीयात्रा के लिए तैयार होने के समय के बाद बर्थ भाड़ा चार घंटे रुक जाएगा।
- (ख) बर्थ भाड़े पर रोक लगाने के लिए निर्धारित की गई 4 घंटे की समय-सीमा में, तरंगों की अनुकूल स्थितियों के न माने के कारण, खराब मौसम एवं रात्रि समुद्रीयात्रा के अभाव के कारण जलयान का प्रतीक्षा समय शामिल न होगा।
- (ग) जलयान का मास्टर/एजेंट, तरंगों एवं मौसम की अनुकूल स्थितियों के अनुसार ही समुद्रीयात्रा की तैयारी का संकेत देगा।
- (iii) गलत सिगनल के लिए दंड बर्थ भाड़ा, 1 दिन के (24 घंटे) बर्थ भाड़ा प्रभार के बराबर होगा।
- “गलत सिगनल” से आशय यह होगा जब जलयान, इंजन के तैयार न होने के कारण बर्थ को खाली करने के लिए तैयार न हो, अथवा कार्गो संचालन पूरा न हुआ हो अथवा इसी प्रकार के अन्य कारण जो जलयानों में जुड़े हुए हों, तब जलयान तैयारी का संकेत देता है एवं इस अनुमान पर पायलट की मांग करता है। इसमें यह स्थिति शामिल नहीं है, जब जलयान प्रतिकूल तरंगों के कारण, रात्रि समुद्रीयात्रा के अभाव के कारण अथवा मौसम की प्रतिकूल स्थितियों के कारण जब जलयान समुद्रीयात्रा के लिए नहीं निकल सकता।”
- (iv) आउस्टिंग प्राथमिकता/प्राथमिकता बर्थ भाड़ा प्रभार:
- आउस्टिंग प्राथमिकता बर्थिंग/प्राथमिकता बर्थिंग के लिए दरें एवं शर्तें इस संबंध में वर्तमान सरकारी दिशा-निर्देशों द्वारा तथा वी0 ओ0 विम्बर्गर पत्तन न्यास के दरों के मान में निर्धारित प्रावधानों द्वारा नियमित होंगे।
- (v) बर्थ भाड़ा, उस अवधि के लिए नहीं लगाया जाएगा, जब जलयान, टर्मिनल आपरेटर के उपकरण के टूट जाने अथवा बिजली के फेल होने अथवा अन्य कोई कारण जो टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य हो, के कारण लगातार एक घंटे अथवा अधिक की अवधि के लिए बर्थ पर खाली रहता है।

## 3. कार्गो संचालन प्रभार:

क्रम सं०	जिन्स	यूनिट	दर रूपयों में	
			विदेशी	तटीय
(क)	तापीय कोयला	प्रति मीट्रिक टन	134.32	134.32
(ख)	रॉक फास्फेट	प्रति मीट्रिक टन	214.91	128.95

**टिप्पणियाँ**

उक्त निर्धारित कार्गो संचालन प्रभार, समेकित प्रभार है तथा इसमें जलयान से कार्गो की उतराई के लिए प्रभार, भंडारण के स्थल तक ले जाना, स्टैकयार्ड में भंडारण 10 दिन तक की निशुल्क अवधि के लिए ट्रकों/वैगनों पर लदान, घाटशुल्क एवं अन्य सभी विविध सेवाएँ, जो दरों के मान में विशेष रूप से निर्धारित न की गई हों, शामिल हैं।

## 4. भंडारण प्रभार (प्रति टन प्रति दिन)

स्टैकयार्ड में, अनुमत निशुल्क अवधि के बाद, भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निर्गन्तव्य होगा:

- (क) निशुल्क अवधि : 10 दिन

666 GI/12-9

(ख) भंडारण प्रभार निशुल्क अवधि के बाद	(प्रति टन/दैनिक)
पहले 6 दिन, निशुल्क अवधि बीतने के बाद	- 1.06 रु० प्रति टन प्रति दिन
अगले 6 दिनों के लिए	- 1.72 रु० प्रति टन प्रति दिन
उसके बाद	- 3.36 रु० प्रति टन प्रति दिन

**टिप्पणियाँ:**

- निशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन की दृष्टि से सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियाँ एवं टर्मिनल के गैर-कार्यकारी दिवस शामिल नहीं होंगे।
- कार्गो के आयात के लिए निशुल्क अवधि की गणना उस दिन से की जाएगी, जब जलयान से अंतिम प्रतिपादन के पूर्व होने का दिन हो।
- कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लगेगा, जब प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध करने पर टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य कारणों के परिणामस्वरूप टर्मिनल आपरेटर कार्गो की सुपुर्दगी/को चढ़ाने की स्थिति में न हो।

**5. विविध प्रभार:**

संचालित तापीय कोयले एवं रॉक फास्फेट के लिए निम्नलिखित विविध प्रभार लागू होंगे:

क्रम सं०	विवरण	दर प्रतिदिन अथवा उसका हिस्सा (रुपयों में)
(i)	सभी विविध सेवाओं के लिए प्रभार जैसे कि पर्यावरण एवं प्रबंधन, घाट पर कार्गो की साफ-सफाई (झाड़ू लगाना), सुरक्षा संबंधी उपाय आदि।	1.53

**6. उक्त अनुसूची (2) से (5) तक के लिए सामान्य टिप्पणी**

प्रशुल्क सीमा को मुद्रास्फीति से जोड़ा जाएगा किन्तु संबंधित वर्ष की 1 जनवरी एवं 1 जनवरी, 2011 के बीच पड़ने वाले थोक मूल्य सूचकांक में विभिन्नता के 60% की सीमा तक केवल। प्रशुल्क सीमा का इस प्रकार का स्वतः समायोजन, प्रत्येक वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित प्रशुल्क सीमा, संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रवृत्त होगी।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 27th February, 2012

**No. TAMP/33/2011-VOCPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections, 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from V.O. Chidambaranar Port Trust for setting upfront tariff caps for handling thermal coal and rock phosphate at North Cargo Berth-III in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting at Major Port Trusts which was notified vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February, 2008, as in the Order appended hereto.

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/33/2011-VOCPT

V. O. Chidambaranar Port Trust

Applicant

## ORDER

(Passed on this 19th day of January, 2012)

This case relates to a proposal dated 2 July 2011 received from the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of upfront tariff for handling bulk cargo viz. Thermal Coal and Rock Phosphate at North Cargo Berth-III (NCB-III) which is proposed to be developed on PPP mode.

2.1. The highlights of the proposal are given below:

- (i). (a). The length of the proposed berth North Cargo Berth-III is envisaged at 306 metres with a width of 22.90 metres. The berth is expected to handle vessels upto 12.80 metres draft (75,000 DWT vessels with an average parcel load of 60,000 tonnes.)

- (b). The area to be allotted for stack yard is 12.60 hectares.

(ii). Optimal capacity:

(a). Optimal quay capacity

The optimal quay capacity is assessed at 9.15 million tonnes per annum adopting the following parameters:

- The share of capacity of panamax vessels (upto 75,000 DWT) bringing thermal coal is assumed at 72% and share of capacity of panamax vessels (upto 75,000 DWT) bringing rock phosphate is assumed at 28%.
- As against the unloading norms prescribed in the guidelines for panamax vessels of 35,000 tonnes per day, the VOCPT has considered the unloading rate of 40,000 tonnes per day for thermal coal and 25,000 tonnes per day for rock phosphate.

(b). Optimal Yard Capacity:

The optimal yard capacity is assessed at 9.57 million tonnes per annum as explained hereunder:

- The VOCPT has considered 58,000 square metres of area for stacking thermal coal and 16,000 square metres of area for stacking rock phosphate (i.e. total 74,000 square metres of area).
- As against the norm prescribed in the guidelines of 3 tonnes per square metres, the stacking factor considered by the VOCPT is 6.6 tonnes per square metres for both thermal coal and rock phosphate.
- The turnover norm of the plot prescribed in the guidelines is 12 times in a year with free period prescribed at 25 days. The VOCPT has adopted the turnover of the plot at 28 for both thermal coal and rock phosphate and free period of 10 days.

➤ The optimal yard capacity calculated by the VOCPT is as follows:

Particulars	Thermal Coal	Rock Phosphate
A: Area of the yard	58,000 sq. mtr.	16,000 sq. mtr.
U: Capacity Utilisation level	70%	70%
Q: Stacking factor	6.6	6.6
T: Turnover ratio of plot in a year	28 Times	28 Times
Optimum Yard Capacity	7.50 MTPA	2.07 MTPA
Total Optimum Yard Capacity for Thermal coal and Rock phosphate	9.57 MTPA	

(c). Accordingly, the optimal capacity of the terminal is assessed lower of quay capacity / yard capacity for individual cargo as follows:

For Thermal Coal – Quay Capacity	-	7358400 Tonnes
For Rock Phosphates – Quay Capacity	-	1788500 Tonnes
Total Optimal Capacity	-	9146900 Tonnes

(iii). The total capital cost is estimated at ₹420.00 crores. The breakup of the capital cost is as below:

			(₹ in crores)
Sl. No.	Particulars		Estimated Capital Cost
A.	Capital cost for handling activity		
(i).	Civil Work		
	(a). Berth apron and approaches	120.00	
	(b). 3% Contingencies and 7% Supervision charges on base cost	12.00	
	(c). Work contract tax (4% on 65% of civil cost on base cost)	3.12	
	<b>TOTAL</b>		<b>135.12</b>
(ii).	Equipments		
	(a) Mechanical works	170.73	
	(b) Electrical works	26.61	
	(c) 3% Contingencies and 7% Supervision charges on base cost	19.73	
	(d). Work contract tax (4% on 65% of civil cost on base cost)	5.13	
	<b>TOTAL</b>		<b>222.20</b>
(iii).	Miscellaneous cost (5% of i & ii above)		17.45
	<b>TOTAL (i + ii + iii)</b>		<b>374.78</b>
B.	Berthing activity		
	(a). Cost of the berth	40.00	
	(b). 3% Contingencies and 7% Supervision charges on base cost	4.00	
	(c). Work contract tax (4% on 65% of civil cost on base cost)	1.04	
	<b>TOTAL</b>		<b>45.04</b>
	<b>TOTAL CAPITAL COST</b>		<b>419.82</b>
		Rounded off to	<b>420.00</b>

(iv). **Estimation of Operating cost:**

(a). **Cargo handling activities:**

Sl. No.	Particulars	Workings	₹ in lakhs
(i).	Power	1.4 unit/ tonnes * 9.15 MT * ₹6.50/ unit	832.65
(ii).	Repairs and Maintenance cost		
	(a). Civil assets	1% on ₹13512 lakhs	135.12

Sl. No.	Particulars	Workings	₹ in lakhs
	(b). Mechanical and Electrical works	7% on ₹22,220 lakhs (Mechanical and Electrical works)	1555.43
(iii).	Insurance	1% on gross fixed assets	374.78
(iv).	Depreciation		
	(a) Civil assets	3.34% on ₹13512 lakhs	451.30
	(b) Mechanical and Electrical works	10.34% on Mechanical and Electrical works	2297.60
(v).	License fee (rentals for land and other port assets)		
	(a). Water front charges payable to the port	33250 sqm @ ₹8 00/ Sqm/ month x 12	31.92
	(b). Stackyard at Hare Island	126000 Sqm @ ₹6 40/ Sqm/ month x 12	96.77
	(c) Way Leave for conveyors in sea	30720 Sqm @ ₹1 42/ Sqm/ annum	0.44
	(d) Way Leave for conveyors in land	3600 Sqm @ ₹1.42/ Sqm/ annum	0.05
(vi).	Other expenses	5% on gross fixed asset of ₹37478 lakhs	1873.89
	<b>Total Operating cost for Cargo handling activity</b>		<b>7649.95</b>

(b). Berth Hire:

Sl. No.	Particulars	Workings	₹ in lakhs
(i).	Repairs and Maintenance cost	1% of construction of berth ₹4504 lakhs	45.04
(ii).	Depreciation	3.34% of ₹4504 lakhs	150.43
(iii).	Insurance	1% of ₹4504 lakhs	45.04
	<b>Total Operating cost for Berth hire</b>		<b>240.51</b>

(v). Accordingly, the revenue requirement estimated by VOCPT is as follows

(₹ in lakhs)			
Sl. No.	Particulars	For cargo handling activity	For berth hire
(i).	ROCE @ 16%	5996.46	720.64
(ii).	Operating cost	7649.95	240.51
(iii).	<b>Total Revenue Requirement</b>	<b>13646.41</b>	<b>961.15</b>

(vi). Apportionment of Annual Revenue Requirement (Handling activity)

(₹ in lakhs)			
Sl. No.	Particulars	Apportioned estimated revenue requirement	
		%	₹ in lakhs
(i).	Handling Charges	98%	13373.48
(ii).	Storage Charges	1%	136.46
(iii).	Miscellaneous Charges	1%	136.46
	<b>Total Revenue Requirement</b>	<b>100%</b>	<b>13646.41</b>

(vii). The upfront tariff proposed by the VOCPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

## (a). Berth hire charges:

Foreign-going vessel	-	₹0.549/ GRT/ hour
Coastal vessel	-	₹0.329/ GRT/ hour

## (b). Cargo handling charges:

(Rate per metric tonne)

Sl. No.	Commodity	Rate in ₹
1.	Thermal Coal (100% Coastal)	130.86
2.	Rock Phosphate (100% Foreign)	209.37

666 GI/12-10

## (c). Storage charges:

The VOCPT has considered 5.94 MTPA will be cleared within free period assuming evacuation @ 18000 Tonnes Per Day. It has assumed 18% of cargo capacity will attract storage charge beyond free period as follows:

(i). Free period - 10 days

(ii). Storage charge (beyond free period):

	Rate in ₹ per tonne per day or part thereof
First 6 days	- 2.00
Next 6 days	- 3.24
Thereafter	- 6.32

(d). Miscellaneous charges for environment and management, sweeping of cargo on the wharf, safety measures, etc. is proposed at ₹1.49 / tonne.

2.2. The VOCPT has also furnished a copy of the Feasibility Report and the list of RFQ Applicants to be consulted on the subject proposal.

3. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal was circulated to the users/ user organisations / RFQ applicants (as per the details furnished by the VOCPT) seeking their comments. A copy of the feasibility report was also forwarded to all users / user associations / RFQ applicants vide our letter dated 26 August 2011. The comments received from the users / user organisations / RFQ applicants have been forwarded to the VOCPT. The VOCPT has furnished its comments on the points made by the users/ user organisations / RFQ applicants.

4. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the VOCPT was vide our letter dated 7 October 2011 requested to furnish the information / clarifications on a few points. The VOCPT vide letter dated 14 November 2011 has furnished its response. A summary of the queries raised by us and the response furnished by VOCPT is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response received from VOCPT
(i).	As already stated in our letter number TAMP/ 32/ 2011 – VOCPT dated 7 October 2011, the two proposal filed by the V.O. Chidambaranar (VOCPT) with reference to upfront tariff for handling thermal coal and rock phosphate at North Cargo Berth III and another proposal filed by the port vide its letter No.E(C) / F59/ 12/ NCB-IV / TAMP/ PJT/ 2011/ D 2187 dated 2 July 2011 for fixation of upfront tariff for handling thermal coal and copper concentrate at North Cargo Berth IV seem to be almost identical in terms of Physical features (length, draft of the berth), share of cargo in capacity calculation, optimal capacity except for some difference in the estimation of capital cost mainly on account of the conveyor cost. Since both the proposals are almost identical and the guidelines do not require upfront tariff fixation project- wise, the port may examine whether uniform rates for standard terminal for handling thermal coal in combination with rock phosphate or with copper concentrate can be proposed.	Though thermal coal is handled in both berths NCB III & NCB IV, the other cargo rock phosphate and copper concentrate are different. The cargo configuration chosen based on user demand and hence, separate rate for different cargo composition. It is for BOT operator to manage the rate. However, the authority may decide it.
(ii).	<b>Optimal capacity of the terminal:</b>	
	(a). Explain the basis for assuming that all vessels calling at the proposed terminal will be of panamax size. The VOCPT may confirm no capsize vessel is envisaged considering the capital expenditure proposed to be incurred by	The draft proposed (12.80Mtrs.) can accommodate only Panamax vessels and as there is no proposal to increase the draft for this area, handling of Cape size vessels is not envisaged.

	the port to deepen the channel to increase the draft of the port and recognising the long horizon of BOT project for 30 years	
	(b). The basis adopted for determining share of capacity of thermal coal at 72% and share of capacity of rock phosphate at 28% may be explained.	The optimal Quay capacity with the handling rates proposed for the cargoes works out to 7.28MTA as detailed in the Feasibility Report, out of which Rock Phosphate is 2MTA. This works out to 28% of the Quay capacity.
	(c). The unloading norm prescribed in the guidelines for panamax vessels is 35,000 tonnes per day. As against this, the VOCPT has considered unloading rate of 40,000 tonnes per day for thermal coal. The basis for adopting the revised improved handling rate may be explained.	The rate of 40000TPD had been considered as against 35000TPD, to maximize the annual throughput and optimal utilization of the plot area, which is already approved by TAMP for North Cargo Berth - II.
	(d). The tariff guidelines of 2008 do not prescribe handling norms for rock phosphate. The VOCPT may, therefore, justify the handling parameter assumed by the port at 25,000 tonnes per day for this cargo with reference to the capacity of the handling equipment and mechanised facilities envisaged to be deployed by the successful bidder.	The handling rate of 25,000TPD had been considered for the same reason stated for coal. The equipment capacities had been designed to achieve this rate. This handling rate adopted for rock phosphate has been already approved by the TAMP for the project "Development of NCB-II at VOCPT".
	(e). Para 3.9 of the proposal states that the total area of stack yard will be 12.60 hectares (1,26,000 square metres). However, for estimating the optimal yard capacity, 58,000 square metres of land for stacking thermal coal and 16,000 square metres for stacking rock phosphate (i.e. total 74,000 square metres) is considered. The usage plan for the remaining land may be indicated.	The specific area used ONLY for stacking had been taken for optimal capacities for the cargoes as stated by TAMP. The remaining area will be utilized for equipment berms, conveyor galleries, peripheral roads etc. This is indicated in the layout drawings and the same is enclosed.
(iii).	<b>Capital cost:</b>	
	(a). The upfront tariff guidelines stipulates list of civil works for coal unloading terminal such as berth apron and approach, stack yard, rail tracks for stacker, reclaimers, conveyor galleries, transfer tower, wagon loading station, etc. Some of the civil works prescribed in the normative list are not considered by the VOCPT in the capital cost estimation. The normative level of equipment for coal terminal includes ship unloaders, 2 reclaimers, 2 wagon loaders, 4 pay loaders etc. Whereas the VOCPT has proposed 2 grab unloaders, 2 stackers, 1 spreader and 6 front end loaders. The reasons for deviation from the norms prescribed in the guidelines both on civil works and equipment side may be explained.	For the layout of the plots and the capacities proposed the numbers indicated are sufficient. Hence, the deviation from the TAMP Guide Lines.
	(b). The basis of estimating the capital cost of berth apron and approaches at ₹120.0 crores may please be explained.	Capital cost estimate as per the Feasibility Report is ₹160.00 crore. The capital cost of berth apron and approaches works out to ₹120.00 crore after deducting the berth construction cost of ₹40.00 crore (₹160.00 crore – ₹40.00 crore) as per the TAMP guidelines.
	(c). The unit of cost stacker considered by VOCPT for NCB-III is 14 crores whereas for the another identical proposal at berth no.NCB-IV, the VOCPT has estimated the unit cost of stacker at ₹16 crores. The reasons for assuming different capital cost for this equipment may be explained.	The difference in cost is due to the difference in reach of the Stackers. The reach of Stacker for NCB IV is 42m and that for the NCB III is 23m. Two stacks of width 45m are proposed for NCB IV and four stacks of width 25m proposed for NCB III.

	(d). The capital cost estimated in the upfront tariff calculation is based on the estimates furnished in the Techno Feasibility Report which is of November 2010. In fact the cost the grab unloader assumed at ₹28 cores per tonne is same as estimated by the VOCPT in its original proposal filed for coal handling terminal for NCB - II in August 2009. The VOCPT may consider to update the estimates of the capital cost to reflect the prevailing market rate.	This point will be examined.
	(e). The Feasibility Report does not contain any documents validating the estimates of the capital cost. Furnish copies of supporting documents/ calculation/ budgetary quotations, market rates to justify the estimates of both civil and equipment cost.	The estimates are based on information collected from various sources.
(iv).	Para 7.4. of the Techno Feasibility Report states that evacuation of rock phosphate is proposed by trucks and hence no special system is envisaged. As regards thermal coal, it is proposed to be evacuated by rail. Whilst the civil cost to the tune of ₹1.50 crores towards hardening the wagon unloading area is considered in the capital cost, the VOCPT has not considered the capital cost of the equipment relating to reclaiming and wagon loading system citing that it is contemplating to engage a separate agency for evacuation of the cargo by rail. In this regard the following points may be clarified:	
	(a). Explain specific reasons, if any, for excluding the rail related service from the composite service otherwise proposed to be provided by the successful BOT operator.	Port has already formulated a separate PPP project "Integrated coal loading facility at island" for evacuation of Thermal coal through railway. Hence, the rail related service is excluded.
	(b). If the rail evacuation is proposed by a separate agency, clarify who will be finally responsible for the rail related service as it will also have impact on the productivity of the terminal.	The scope of work for integrated coal loading facility has been fixed considering the evacuation rate of NCB-II, NCB-III and NCB-IV.
	(c). Clarify the tariff arrangement envisaged for rail service if contemplated to be offered by separate agency and also whether there will be any revenue sharing arrangement between the successful bidder of this terminal and the new service provider expected to provide the rail related services.	Separate upfront tariff will be fixed for rail service.
	(d). The capital cost relating to hardening of wagon loading area will not be used by rock phosphate which is expected to move by road. Hence suitable adjustment may be done in the upfront tariff calculation so that this cargo is not burdened with the capital cost which is not relevant for its handling.	In the capital cost estimate a provision is made for hardening of wagon loading area for Thermal coal only.
	(e). If rail movement of thermal cargo forms part of the integrated service to be offered by the BOT operator of the terminal, then suitable adjustment may be made in the proposal to reckon relevant cost items and separate handling rate may be proposed for rail bound cargo which may be derived based on the relevant cost of investment and operations for cargo.	Initial assumption is movement by road for all cargoes. Later, the same will be moving through rail also. Hence, no adjustment is required.



(v).	<b>Operating cost:</b>	
	(a). Confirm the unit rate of power considered at ₹6.50 per unit is prevailing rate and substantiate with copy of recent electricity bill.	Copy of recent electricity bill is enclosed for confirmation.
	(b). Licence fee:	
	(i). The guidelines for upfront tariff stipulate that lease rent for port land and assets is to be estimated based on the rate prescribed in the Scale of Rates of the respective major ports. Please confirm that the rates adopted for estimation of license fee is in line with the existing rates prescribed in the Scale of Rates of the VOCPT giving reference of the relevant schedule.	Yes. It is confirmed that the lease rent adopted is as per Scale of Rates of VOCPT.
	<p>(ii). It is observed that license fee for water front is estimated by the VOCPT adopting the license fee of ₹8 per sq. meter per month prescribed in its SOR for storage of cargo within the security wall. As per the Land Policy Guidelines for Major Ports 2010 issued by the Ministry of Shipping, license fee for water area should be 50% of the license fee of abutting land. Please confirm the unit rate adopted by the VOCPT for water front area is the rate applicable for the land abutting the water front proposed to be allotted. Further, as per the Government guidelines, the VOCPT may consider to modify the estimation of lease rental for the water front area applying 50% of the license fee of the abutting land.</p> <p>Flowing from the Land Policy Guidelines of Major Ports 2010 stipulating that the license fee for water area has to be 50% of the license fee for the abutting land, please explain why the same principle cannot be extended for conveyors proposed over the sea and apply 50% of the applicable way leave charges for same.</p>	The clause referred for 50% of the License fee for water area, comes under clause 6.2.2.3 (K) of Land Management Policy for Major Ports 2011 for outside customs bound area. However, the subject License levies inside customs bound area comes under 6.1. Hence, it not applicable here.
(vi).	The average DWT, average GRT and average parcel size for vessels bringing copper concentrate/ rock phosphate assumed by the port for handling this cargo in combination with thermal coal at NCB-II is 75,000 tonnes, 40,000 tonnes, 60,000 tonnes respectively which was considered by the Authority vide Order No.TAMP/29/2010-TPT dated 23 July 2010 for arriving at the berth hire charge. As against the above parameters adopted in that case, the VOCPT in the current proposal has assumed the average OWT at 75,000 tonnes, average GRT at 21000 tonnes and average parcel size at 30000 tonnes in respect of vessels bringing rock phosphate. The reasons for assuming these parameters lower than the parameters adopted in the former proposal for the same cargo category may be explained. Incidentally, the vessel parameters assumed for thermal coal vessels are the same in the two proposals.	The vessel parameter for Rock phosphate adopted in this proposal is as per feasibility report.
(vii).	(a). The berth hire rate calculated by the VOCPT in the berth hire calculation shows the rate for rock phosphate (foreign going vessel)	The berth hire indicated in the scale of rates has a typographical error. This has been corrected as follows:

666 GI/12-11

	at ₹0.74 per GRT per hour and ₹0.34 per GRT per hour for thermal coal (coastal vessel) whereas the berth hire proposed in the Scale of Rates shows a different rate i.e. ₹0.549 per GRT per hour for foreign going vessel and ₹0.329 per GRT per hour for coastal vessel. At the berth hire proposed in the Scale of Rates, the estimated revenue requirement from the berth hire is not met. The VOCPT may, therefore, re-compute the berth hire calculation as done in various upfront tariff Orders. The effect of concessional tariff applicable for coastal vessel may be reckoned in the revenue model to ensure that the estimated revenue requirement can be achieved by the BOT operator at the proposed tariff level.	<b>(Rate per GRT per Hr. or part thereof)</b>							
		<b>Sl. No</b>	<b>Vessel status</b>	<b>Rock phosphate</b>	<b>Thermal Coal</b>				
		1	Foreign	0.74	0.57				
		2	Coastal	0.44	0.34				
	(b). The ratio of foreign and coastal cargo in respect of thermal coal and rock phosphate may please be indicated. Effect of coastal cargo entitled for coastal concession may be considered while arriving at the handling rate as well. If no coastal cargo/ vessel is envisaged, it may be stated explicitly.	As far as thermal coal is concerned, all cargo to be handled are coastal cargo. Hence, there is no ratio for coastal cargo. As far as Rock phosphate is concerned, it is assumed to be foreign cargo.							
(viii).	Incorporate the general note that the users shall not be required to pay for charges for delays beyond reasonable level for the reasons attributable to the terminal operator.	Yes agreed to.							
(ix).	The note number 1 proposed at page 17 of the proposed SOR may be elaborated to include the list of services included in the composite cargo handling charge proposed under Schedule 3 Cargo Handling Charges and also state that it shall cover all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the SOR.	The SOR is very clear.							
(x).	The note numbers 2 and 4 mentioning about the documents to be relied upon for levy of charges are procedural/ administrative matters and hence need to be prescribed in the Scale of Rates. Even the SOR (upfront) approved by the Authority for handling thermal coal with other bulk cargo at NCB-II do not prescribe these conditions.	It refers to maintain status of coastal/foreign as certified by customs.							
(xi).	(a). The average dwell time assumed by VOCPT for each of the cargo items while estimating the cargo capacity likely to attract storage charge may be indicated.	The average dwell time of different categories of cargo for the year 2008-09, 2009-10 and 2010-11 are as follows :							
		<b>Sl. No</b>	<b>Description</b>	<b>2008-09</b>		<b>2009-10</b>		<b>2010-11</b>	
				<b>Import</b>	<b>Export</b>	<b>Import</b>	<b>Export</b>	<b>Import</b>	<b>Export</b>
		1	Dry Bulk	10 days	Nil	10 days	Nil	10 days	Nil
		2	Break Bulk	3 days	Nil	3 days	Nil	3 days	Nil
		3	Liquid Bulk	—	—	—	—	—	—
	(b). The basis for assuming 14.3% of cargo will attract storage charge is not explained in the proposal. In fact, based on the evacuation rate of 18,000 tonnes per day for 330 days indicated in the upfront tariff calculation, the cargo capacity expected to be cleared within free days computed by VOCPT is 5.94 million tonnes. This means the remaining cargo capacity i.e. 9.15 MTPA - 5.94 MTPA = 3.21 MTPA will attract storage charge. In terms of percentage it comes to 35% and not 14.3% assumed by the VOCPT.	The 14.3% of cargo attracting storage charges is adopted as approved by the TAMP for the NCB-II project at V.O. Chidambaram Port Trust.							

(c). The Techno Feasibility Report states that the evacuation of thermal coal by rail will be at the rate of 20,000 tonnes per day and the rock phosphate will be evacuated by truck @ 6,000 tonnes per day. Since the VOCPT has assumed the annual turnover of rock phosphate at 28 at par with thermal coal for assessing the optimal yard capacity, the evacuation rate of rock phosphate may have to be improved to meet this parameter. The evacuation rate of the cargo items and the average dwell time of individual cargo may be captured while calculating the storage charge.	The turnover of the plot in a year for Rock phosphate adopted as 28 for this proposal is as approved by the TAMP for the project development of NCB-II at V.O. Chidambaranar Port Trust.
(d). The computation of storage charge may be reviewed and modified in light of the above observation.	The data adopted in this project is as approved by the TAMP for the project North Cargo Berth - II project at V.O. Chidambaranar Port. Hence, Port does not feel any modification.

5.1. A joint hearing in this case was held on 16 November 2011 at the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) premises. The VOCPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, VOCPT and the concerned users/ user organisations / RFQ applicants have made their submissions.

5.2. It was agreed at the joint hearing that the VOCPT would take action on the following points:

- (i). The berth hire and storage charge calculations may be reviewed to rectify the errors observed by the port and the revised calculation may be forwarded.
- (ii). It was brought out at the joint hearing that the lease rentals considered in the calculation are reportedly based on the Scale of Rates and that the port has not considered the correct lease rentals applicable for the land to be leased out and instead relied upon the storage charges / license fee for storage of cargo prescribed in its scale of rates. The lease rentals for the port estate are overdue for revision since July 2007. In this context, the port informed that land valuation has already been done and a separate proposal in this regard will be submitted shortly. The port was advised to revise the upfront tariff calculation by considering the updated lease rentals.
- (iii). The Port has submitted two proposals for fixing upfront tariff for NCB - III and NCB - IV. The productivity levels, configuration of the terminal facilities and optimal capacity are more or less similar except for a difference in the length of conveyor connecting the quay side of the storage yard. Consequently, a difference arises in the estimated capital cost and only on this account the upfront tariff proposals are different for these two projects. In this regard, the guidelines position requiring tariff to be set for a commodity which will apply to all projects to be bid out subsequently during the next five years, has been brought to the notice of VOCPT. The Port was advised to revisit its proposals and furnish a detailed analytical note as to why a single upfront tariff for both of NCB-III and NCB-IV should not be fixed.

5.3. The VOCPT was advised to submit its revised proposal by 26 November 2011 taking into consideration the above mentioned points and simultaneously circulate its revised proposal to the concerned users / prospective bidders advising them to furnish their comments within 5 days to TAMP and VOCPT. The VOCPT was also requested to furnish its comments on the points made by the users and prospective bidders on the revised proposal which circulated by VOCPT.

6.1. With reference to the points discussed at the joint hearing, the VOCPT vide letter dated 7 December 2011 has furnished the requisite information/ clarifications as summarised below:

- (i). In the revised proposal, lease rent is estimated adopting the unit rate at ₹36.54/sq.mtr. per month based on port's earlier proposal. (It may relevant here to point out that during the advanced stage of processing this case the VOCPT vide its letter No.E(C)-38/2/2006-EST/D dated 2 January 2012 has filed a fresh proposal for revision of lease rental based on valuation of land done in July/ August 2011.)
- (ii). It has clarified that separate proposals for NCB – III & IV are proposed due to difference in capital cost elements especially difference in conveyor length and difference in equipment like stackers and electrical equipments like transformers. Therefore, the Authority may please consider both the proposals separately.

6.2. The VOCPT has furnished the revised proposal for upfront tariff fixation based on the discussions at the joint hearing. The main points/ modifications made by the VOCPT in the revised proposal are given below:

- (i). In the original proposal, quay capacity and yard capacity were assessed at 9.15 Million Tonnes and 9.57 Million Tonnes. In the revised proposal, the yard capacity stands revised to 9.65 Million Tonnes due to modification in the stacking area. The quay capacity of 9.15 Million Tonnes being the limiting factor, the VOCPT has maintained the optimal terminal capacity at 9.15 Million Tonnes as in the original proposal.
- (ii). The estimate of lease rent for stackyard and for water front area is revised adopting the unit rate of lease rent at ₹36.54 per sqm. per month as already proposed by them earlier. Consequently, water front charges payable and lease rent for stackyard at Hare Island estimated at ₹31.92 lakhs and ₹96.77 lakhs in the original proposal stands revised at ₹145.79 lakhs and ₹552.48 lakhs respectively.
- (iii). Consequently, the revised Annual Revenue Requirement for cargo handling activity estimated by VOCPT is as given below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	For cargo handling activity
(i).	ROCE @ 16%	5996.38
(ii).	Operating cost	8219.42
(iii).	Total Revenue Requirement	14215.80

- (iv). The revised apportionment of Annual Revenue Requirement (Handling activity) is:

Sl. No.	Particulars	Apportioned estimated revenue requirement	
		%	₹ in lakhs
(i).	Handling Charges	98%	13931.48
(ii).	Storage Charges	1%	142.16
(iii).	Miscellaneous Charges	1%	142.16
	Total Revenue Requirement	100%	14215.80

- (v). Revised upfront tariff proposed by the VOCPT to meet the estimated Annual Revenue Requirement is as follows:

- (a). Berth hire charges:

Foreign-going vessel	-	₹0.548/ GRT/ hour
Coastal vessel	-	₹0.329/ GRT/ hour

## (b). Cargo handling charges:

Sl. No.	Commodity	(Rate per metric tonne)	
		Rate in ₹	
		For Foreign cargo	For Coastal cargo
1.	Thermal Coal	136.32	136.32
2.	Rock Phosphate	218.11	130.86

## (c). Storage charges:

(i). Free period - 10 days

(ii). Storage charge (beyond free period):

	Rate in ₹ per tonne per day or part thereof
First 6 days -	1.00
Next 6 days -	1.62
Thereafter -	3.16

(d). Miscellaneous charges for environment and management, sweeping of cargo on the wharf, safety measures, etc. is proposed at ₹1.55 / tonne.

7. Some of the user organisations have furnished further comments after the joint hearing. The comments received from user organisations were forwarded to the VOCPT as feedback information. The VOCPT has furnished its reply on the comments of user organisations.

8. The VOCPT has subsequently vide its letter dated 5 January 2011 clarified that license fee for land adopted at ₹36.54/Sqm/month in the revised calculation dated 7 December 2011 is based on the earlier revised proposal filed by the VOCPT for revision of lease rent proposed at ₹438.51 per sq. mtr. per annum for commercial purpose (Port related – Zone A). However, it has now submitted fresh proposal dated 2 January 2012 for fixation of lease rent based on valuation of land obtained from the approver wherein the lease rent is ₹286.85 per sq. mtr. per annum applicable for Zone A (Port related – Commercial purposes with effect from 1.7.2007). It has, therefore, requested to consider the lease rent at ₹23.90 per sq. mtr. per month instead of ₹36.54 per sq. mtr. per month furnished to the Authority for calculation of License Fee for NCB- III and NCB- IV berth.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal filed by V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) is to fix upfront tariff cap for handling thermal coal and rock phosphate at North Cargo Berth (NCB) - III which is proposed to be developed on Public Private Participation (PPP) basis. The port has simultaneously filed a separate proposal for handling thermal coal and copper concentrate at berth number NCB - IV.

The productivity levels, configuration of the terminal facilities and optimal capacity of the two proposals filed by the VOCPT are found to be more or less similar except for a difference in the length of conveyor connecting the quay side to the storage yard difference in equipment like stacker and transformer, etc. and consequently the estimated capital cost. As per Clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at the major ports of February 2008, the tariff caps to be prescribed would apply at to all terminals bid out subsequently in the same port during next five years for handling identical commodity or for providing similar services. Bringing out the above position, the port was advised to revisit its proposals and furnish a detailed analytical note whether a single upfront tariff can be fixed for both NCB-III and NCB-IV berths.

666 GI/12-12

The port has explained that though thermal coal proposed to be handled at both NCB-III & NCB-IV berths is the same, the other cargo viz. rock phosphate and copper concentrate proposed to be handled are different and the cargo configuration chosen is reportedly based on users demand. It has further submitted that the estimation of capital cost for the two projects also differ due to difference in conveyor length and difference in a few equipment like stackers and electrical equipment like transformers. The port has insisted on prescribing upfront tariff for the two proposals separately. It may be stated here that the difference in the total capital cost of the two projects is ₹65.50 crores i.e. the capital cost estimated for NCB III is 18% higher than the capital cost estimated for NCB- IV berth. This will have a significant impact on the tariff to be determined. That being so, this Authority is inclined to consider the request made by the port and proceed to prescribe separate tariff for the two projects NCB-III and NCB-IV (which is being processed as a separate case).

- (ii). The proposal generally complies with the guidelines issued for upfront tariff setting. Deviations proposed in some of the norms/ parameters are, *inter alia*, discussed in the subsequent paragraphs.

(iii). Optimal Terminal Capacity

(a). Optimal Quay Capacity:

- (i). The share of capacity of panamax vessels handling thermal coal and rock phosphate is assumed at 72% and 28% respectively. The share of cargo capacity furnished by the port is relied upon.
- (ii). Some of the bidders have sought to consider handy max vessel also instead of assuming 100% vessels of panamax category. The port has confirmed that the proposed berth is designed to handle Panamax vessels of 75000 DWT and its assumption is supported by the Feasibility Report. The draft of the proposed berth is envisaged to be 12.80 mtrs. and it is in the process of dredging the basin and berths to enable berthing of vessels with 12.8 mtrs. draft to accommodate Panamax vessels. It may be stated here that in an earlier proposal for fixation of upfront tariff for handling of coal in combination with rock phosphate and copper concentrate at North Cargo Berth-II also, the port had assumed panamax vessel to call at the said proposed berth which was accepted.
- (iii). The upfront tariff guidelines for coal handling terminal prescribe the unloading norms for coal terminal for panamax vessels at 35,000 tonnes per day. The guidelines do not prescribe any separate productivity norms for rock phosphate. The VOCPT has considered the handling rate of 40000 tonnes per day for panamax vessels carrying thermal coal and 25000 tonnes per day for panamax vessels carrying rock phosphate.

With reference to the point made by some of the prospective bidders to reckon the handling rate as per the norms, the port has clarified that higher norms are adopted for thermal coal with a view to achieve higher efficiency and optimal utilization of facilities.

As regards rock phosphate, the port has confirmed that the equipment proposed to be deployed are capable of achieving the productivity rate assumed in the calculation.

It may be stated here that the handling (unloading) rates of 40000 tonnes / days adopted for thermal coal and 25000 tonnes per day for rock phosphate are same as proposed by the VOCPT for NCB-II berth which has been considered while determining the upfront tariff for that terminal approved vide Order No.TAMP/29/2010-TPT dated 23 July 2010.

Accordingly, the optimal quay capacity of the proposed terminal is considered at 9146900 tonnes/ annum as assessed by the port.

(b). Optimal Yard Capacity:

- (i). The upfront tariff guidelines stipulate that the yard capacity is to be assessed for the area of the yard made available by the port for development. The port envisages allotment of total land area of 126000 sq. mtrs. of which 74,000 sq. mtrs. is proposed to be used for stackyard and balance is towards locating equipment, Berms and Peripheral, roads, etc. For determining the optimal yard capacity, the VOCPT has considered stacking area of 58000 sq. mtrs of area for stacking thermal coal and 16000 sq. mtrs. of area for rock phosphate. Since, the port has considered the exact stack area of 74000 sq. mtrs. (out of 1,26,000 sq. mtrs. of area proposed to be allotted), it has not applied 70% utilisation factor on it to determine the yard capacity. This is in line with the approach followed for determining the optimal yard capacity of NCB-II berth.

(ii). Stacking Capacity:

The guidelines for upfront tariff setting prescribe the stacking factor norm at 3 tonnes per square metre for stacking coal. The VOCPT has considered the stacking factor at 6.6 tonnes per square metre for thermal coal as well as rock phosphate.

M/s.Sterlite Ports Limited has raised objection on exceeding the stacking norms prescribed in the guidelines and has requested to consider it as per the norms. While processing their NCB-II proposal, the port had reported that stacking factor of 7.6 tonne/ sq. mtr. for thermal coal which has already been achieved in the past. The stacking factor assumed in the current proposal is same as approved while determining the upfront tariff for NCB-II berth for handling thermal coal, industrial coal in combination with rock phosphate and copper concentrate. Incidentally, M/s.Sterlite Industries Limited while processing the proposal for fixation of upfront tariff for NCB-II had suggested that considering the weighted average density of other bulk cargo is comparable to the density of thermal coal, stacking factor for other bulk cargo viz. rock phosphate and copper concentrate and industrial coal may also taken as 6.6 tonnes/ sq. mtr. the same as the stacking factor considered for thermal coal. The point made by M/s.Sterlite Ports Limited in this proceeding contradicts the submissions made in the other case of VOCPT for NCB-II berth.

Stacking factor considered while determining upfront tariff for coal terminal at Visakhapatnam Port is also 6 tonnes / sq. mtr. for coking coal. Stacking factor of 6.6 tonnes/ sq. mtr. considered by the port which is same as considered while determining upfront tariff for NCB-II berth is adopted in the upfront tariff calculation.

(iii). Plot turnover:

The norm for plot turnover for a coal terminal prescribed in the guidelines is 12. The VOCPT has considered plot turn over of 28 for thermal coal and 30 for rock phosphate.

M/s. Sterlite Ports Limited and some other bidders, have expressed doubt on achieving the turn over factor of plot assumed by the port and are of the view that it should be considered as per norms or at the level of at 12 to 14 plot turn over in a year.

In this regard, it may be relevant to note that the port has furnished working in support of annual plot turnover of 28 and 30 assumed by it for thermal coal and rock phosphate respectively. For this purpose, it has assumed evacuation of thermal coal by rail at the rate of 20000 tonnes/ day and rock phosphate @ 6000 tonnes/ day. In fact the feasibility report also envisages evacuation of thermal coal @ 20000 tonnes by rail for which a separate integrated facility is being developed by the port.

It is notable that plot turnover considered for coal terminals in Visakhapatnam Port Trust and Paradip Port Trust is 30 and the parameter considered by VOCPT at 28 is not very different from the other two ports. In fact as stated by VOCPT, the plot turnover assumed is same as considered while determining the upfront tariff for NCB-II.

- (iv). The optimal yard capacity of the terminal for handling thermal coal and rock phosphate adopting the stacking factor and the turnover ratio as explained above and applying the formula prescribed in the guidelines is assessed at 9720480 Tonnes Per Annum.

(c). Optimal Terminal Capacity:

The optimal capacity for handling thermal coal and rock phosphate is considered at 9146900 tonnes per annum being lower of the quay and yard capacities without any rounding off. If turnover ratio and cargo stacking factor are considered strictly as per norms, the yard capacity would only be 2.18 Million Tonnes Per Annum which is abysmally low.

(iv). Capital Cost:

The capital cost for the proposed terminal estimated by the VOCPT is ₹419.82 crores.

(a). Berthing activity:

The total cost of berth is estimated at ₹4504 lakhs. The guidelines require considering the cost as estimated by the Port Trust. The capital cost estimated for berthing activity does not include cost of dredging alongside the berth. The feasibility report furnished by the port states that the dredging cost in the front the berth will be done by port and hence kept outside the scope of the project.

(b). Cargo handling activity:(i). Civil construction cost:

The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for coal terminal and require the port to estimate civil cost. The port has confirmed that estimated capital cost is as per the feasibility report and the same is relied upon.



## (ii). Equipment cost:

- (a). The deviations made by the VOCPT from the normative level of equipment prescribed in the guidelines and justification furnished by the port for such deviations are discussed hereunder:
- (b). The normative list of equipment prescribes, 2 ship unloaders, 2 reclaimers, 1 wagon unloader/ truck unloader, 2 cranes, 2 reclaimers and 4 payloaders/ dozers, conveyor amongst other equipment. As against the above, the VOCPT has proposed 2 grab unloaders, 2 stackers, 1 shed stacker / spreader, 6 front end loaders and conveyor.

The port has clarified that the evacuation of thermal coal will be done by rail wagons and the system will consist of bucket wheel reclaimer, loading conveyor and wagon loader. Rock phosphate is proposed to be evacuated using front end loader to load cargo onto trucks. It has further clarified that a separate PPP project for integrated coal loading facility is being formulated for evacuation of Thermal coal through railway. As such rail related equipment like reclaimer, wagon loader, etc., is not envisaged as part of the proposed project. The front end loaders are proposed at 6 nos. for evacuation of rock phosphate. It has confirmed that equipment proposed are sufficient for the project.

It is noteworthy that clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting provides flexibility to make necessary adjustment in the norms based on justification furnished by the port and in view of port specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. In view of clarification furnished by the port, the estimates of these items are accepted.

- (iii). The civil and equipment cost estimates prepared by the port are with provision for contingencies to take care of any requirement which is not envisaged in the estimates, works contract tax and supervision charge. Despite specific request, the VOCPT has not furnished supporting documents/ rate analysis etc., to validate the estimates of capital cost with reference to cost of berth, the unit rate adopted for civil work and equipment cost. The port has clarified that the estimation of capital cost are based on information collected from various sources.

The capital cost estimated in the upfront tariff calculation is based on the estimates furnished in the Techno Feasibility Report of November 2010. The estimate of some of the equipment like grab unloader, etc., is in fact found to be same as considered in the review Order passed on 23 July 2010 for coal terminal (NCB-II). SEW Infrastructure Limited has requested port to modify the estimation of capital cost of few items like conveyor, civil work for foundation, etc.

The VOCPT was advised to update the estimates of the capital cost to reflect the prevailing market rate. The port agreed to examine this point. While filing revised calculation it has, however, not proposed any revision in the estimation of capital cost. It has not found necessary to revise the estimates which are reportedly based on the feasibility report. It is assumed that the capital cost estimates furnished by the port reflect the prevailing market rate since it has not proposed any modification in the estimates despite an advice rendered in this regard.

- (iv). The miscellaneous capital cost estimated by VOCPT at 5% on civil and equipment cost is in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (v). The total estimated capital cost is ₹41981 lakhs as estimated by the port. The return on capital employed is computed at 16% on the estimated capital cost.

(v). Operating Cost:

- (a). The power cost is estimated adopting the consumption of 1.4 per tonne as per the power consumption norm prescribed in the guidelines. The unit cost of power considered by the VOCPT is ₹6.50. The unit rate of power is updated to ₹6.87 based on the prevailing unit cost of power incurred by the port which is substantiated with copy of the electricity bill for the month of October 2011.
- (b). As per the norms, the repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets and 7% on the mechanical and electrical equipment, insurance cost at 1% of the gross fixed assets and other expenses at 5% of the gross value of fixed assets.
- (c). Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on equipment cost as per the rates prescribed in the Companies Act under the SLM for the relevant group of assets.
- (d). License fee is calculated for 126000 sq. mtrs. of storage area, water front charges for 33250 sq. mtrs. and way leave for conveyors for 34320 sq. mtrs. The guidelines for upfront tariff stipulate that the lease rent for the port land is to be estimated based on the rate prescribed in Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.

The lease rentals for the port estate are overdue for revision since July 2007. Since the port at the joint hearing held in this case informed that land valuation is already done and a separate proposal is to be filed shortly, the port was advised to revise the upfront tariff calculation by considering the updated lease rentals

In the revised proposal, the VOCPT has estimated lease rent for stack area adopting the unit rate at ₹36.54/- sq. mtr. per month which is based on unit rate proposed by them in the revised proposal filed by them earlier vide letter dated 23/26 June 2009 for land allotment for commercial purposes which was in fact closed by this Authority vide Order No.TAMP/14/2009-TPT dated 11 October 2011 for the reasons stated in the said Order with an advice to the port to file a fresh proposal.

The VOCPT during the advance stage of processing this case has vide letter No.E(C)-38/2/2006-EST/D dated 2 January 2012 filed a new proposal for revision of lease rent for port lands. It has requested to modify the estimate lease rent based on the rate proposed by it for commercial purpose for Zone A (port related activity) at ₹286.85 per sq. mtr./ per annum (i.e. ₹23.90 per sq. mtr. per month) instead of ₹36.54 per sq. mtr. per month considered by it in the calculation.

As per the Land Policy guidelines of 2004 as well as 2010 issued by the Government, the concerned Major Port Trusts has to constitute a Committee under the Chairmanship of the Chairman of the respective port for determining the market value of lands based on various methods prescribed in the guidelines and based on the recommendation of the Committee the Major Port Trusts need to file the proposal. It is observed that the recent proposal filed by the port for revision of lease rental does not mention about any Committee constituted by the port as per the Land Policy guidelines recommending the rates for revision of lease rental. This proposal filed by the port is being examined for processing it

following the extant Government guidelines on Land Policy. Notwithstanding the above position, to facilitate implementation of proposed projects on a time bound manner as envisaged by the Government, the lease rental proposed by the VOCPT in its letter dated 2 January 2012 for commercial purpose at Zone 'A' at ₹286.85 per sq. mtr./ per annum (i.e. ₹23.90 per sq. mtr. per month) is considered subject to applying annual escalation of 2% per annum as per the Government guidelines to arrive at the rate for the year 2011.

As stated earlier, the proposal of VOCPT for revision of lease rental is yet to be processed. In case the revised lease rentals to be approved is different from the lease rental considered in this case, then the port should approach this Authority to review the upfront tariff with reference to this item.

As per the Land Policy Guidelines for Major Ports 2010 issued by the Ministry of Shipping, license fee for water area should be 50% of the license fee of abutting land. The VOCPT has estimated license fee for water front area applying the rate for land area at ₹36.54/sq. mtr. per month without considering the 50% factor prescribed in the land policy guidelines. When advised the port to modify the estimates, the VOCPT has explained that the License fee for water area, comes under clause 6.2.2.3 (K) of Land Management Policy for Major Ports 2011 for outside customs bound area, whereas, the subject license is for the inside customs bound under 6.1, and hence 50% factor is not applicable.

The interpretation made by the VOCPT that clause 6.2.2.3. (K) would apply only for license outside the custom bound area does not appear to be correct. Clause 6.2.2.3 (K) of Land Management Policy for Major Ports 2011 issued by the Government stipulates that the license fee for water area should be 50% of the license fee of abutting land. There is no mention that it is with reference to license inside/ outside custom bound area. The license fee for water front area is estimated at 50% of the rate adopted for estimating the license fee for land.

The VOCPT has confirmed that license fee estimated for conveyor is based on the way leave charges prescribed in the existing Scale of Rates of the port.

- (e). The guidelines requires the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The VOCPT has considered insurance @ 1% and depreciation @ 3.34% on the aggregate capital cost relating to construction of berth while estimating the annual revenue requirement of berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at other Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost, and depreciation are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service. In this context, it is noteworthy that clause 3.6. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to decide on a particular item of expenditure, which it considers for incorporation while computing the upfront tariff cap for which norms are not explicit in the guidelines.

(vi). The statement for fixing upfront tariff submitted by the VOCPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement along with calculation of berth hire is attached as Annex - I.

- (a). The total revenue requirement from cargo handling service is estimated at ₹14007.58 lakhs. As per the guidelines, 98% of the total revenue requirement is apportioned to handling charge and 1% each to storage charge and miscellaneous charge.
- (b). The upfront tariff caps are determined so as to meet the revenue requirement estimated for each of the cargo groups and with reference to their handling rate and share in the optimal capacity.
- (c). The entire cargo capacity of thermal coal is envisaged to be coastal cargo and Rock phosphate is assumed to be foreign cargo by the VOCPT. Coastal concession is not admissible to thermal coal as per the Government policy in this regard. Though prescribing concession rate to coastal cargo / vessel may not have any impact on the revenue realization, concessional rate is prescribed for Rock Phosphate in line with the Government policy in this regard. Accordingly, the composite handling rate is prescribed at ₹134.32 per tonne for Thermal coal and ₹214.91 per tonne for rock phosphate.

The rate arrived for the proposed terminal is found to be higher than the rate prescribed at ₹121.11 per tonne for thermal coal and ₹116.27 per tonne for rock phosphate, copper concentrate and industrial coal earlier because of the difference in the cargo composition and the capital cost of the project. The rate to be prescribed for NCB III is found to be higher than the rate arrived for NCB IV berth (i.e. ₹113.72 per tonne for thermal coal) mainly because of variation in the estimation of capital cost for reasons explained earlier. As stated earlier, the project facilities envisaged for berth III and IV and estimated capital cost vary, differential rates arise for the two berths.

- (d). The port has not defined the services covered in the composite handling rate except stating the list of equipments covered under handling charge. The proposed note is modified to state that composite handling charge include charges for unloading of the cargo from the vessel, transfer upto the point of storage, storage at the stackyard upto 10 days free period, loading of cargo on the trucks/wagons, wharfage and all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.
- (e). The VOCPT has furnished calculations to show that 22% of the total cargo will attract storage charge after the free period.

The working of percentage of cargo likely to attract storage charge furnished by the port show some error in the yard capacity figures which is corrected and the revised percentage share of cargo capacity to attract storage charge comes to 24%.

It has proposed the rate for the first slab (first six days) at ₹1.00 per tonne per day, ₹1.62 per tonne per day for second slab for next six days and ₹3.16 per tonne per day for the period thereafter. Though the port has indicated cargo capacity likely to attract storage, etc., the same is not captured while deriving the proposed storage rate.

Based on the corrected cargo share capacity likely to attract storage charge and the revised estimation of annual revenue requirement, the storage charge for the first slab is ₹1.06 per tonne per day or part for the first slab. The rates for the subsequent slabs are determined maintaining the differential as proposed by VOCPT.

- (f). Tariff cap for miscellaneous charge is prescribed at ₹1.53 per tonne. The miscellaneous charge covers charges for sweeping, dust suppressions, environment and management and safety measures, etc.
- (g). The revenue requirement from berthing service works out to ₹961.15 lakhs as estimated by the port.

This Authority while finalising the upfront berth hire at other major port trusts has already decided to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only for the stated reasons.

The GRT and parcel size of vessel assumed by the port is same as proposed by them and considered for NCB-II berth for vessel carrying similar cargo. The methodology followed by the VOCPT for arriving at the berth hire is in general found to be in line with the approach followed by this Authority in other upfront tariff cases. The berth hire works out to Re.0.5489 per GRT per hour for foreign going vessels and Re.0.3293 per GRT per hour for coastal vessels as proposed by VOCPT.

- (vii). Definitions of some of the common terms like foreign going vessel, coastal vessel, day are included in upfront schedule in line with the definitions prescribed in the Scale of Rates of VOCPT and other upfront tariff case of VOCPT. Definition of week proposed by VOCPT is not found relevant and hence not incorporated.
- (viii). Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports / private terminals such as users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator, berth hire shall stop 4 hours after the vessel signaling readiness to sail, penal berth hire for a false signal, non accrual of storage charge for the period when the operator is not in a position to effect deliver/ship the cargo when requested by user for the reasons attributable to the operator are incorporated in the upfront tariff schedule for proposed terminal.
- (ix). The note numbers 2 and 4 proposed by the port at the end of the proposed SOR relating the documents to be relied upon for levy of charges are found to be procedural/ administrative matters and hence not prescribed in the Scale of Rates.
- (x). The VOCPT has proposed to prescribe a few conditions regarding the commencement of free period which are in line with the prescription in the Scale of Rates of the port and at the other major ports / private terminals.
- (xi). The VOCPT has proposed conditions relating to berth hire charges for according ousting priority / priority berth hire charges. A condition is inserted to state that granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions approved in the Scale of Rates of VOCPT.

11.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are based on 2011 rate, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2011. A general note is prescribed in this regard in the Scale of Rates.

11.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

666 GI/12-14

11.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

11.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

11.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the V.O. Chidambaranar Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the V.O. Chidambaranar Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

11.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the V.O. Chidambaranar Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

12. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the upfront tariff schedule for handling thermal coal and rock phosphate at NCB-III of V.O. Chidambaranar Port Trust, which is attached as Annex - II.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/11/Exty.]

Annex - I

**FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR HANDLING THERMAL COAL AND ROCK PHOSPHATE AT MECHANISED BULK BERTH (NCB-III) AT V.O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST**

(₹ in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Revised Estimates furnished by VOCPT vide letter dated 7 December 2011	Estimates of VOCPT modified by TAMP
I	<b>Optimal capacity</b>		
(i).	<b>Optimal Quay Capacity</b>		
(a)	Share of Vessel Size		
	Percentage share of capacity of Panamax vessels (for thermal coal) upto 75000 DWT (S1)	72%	72%
	Percentage share of capacity of Panamax vessels (for Rock Phosphate) upto 75000 DWT (S2)	28%	28%
(b)	Handling rate of cargo vessel carrying (in tonnes per day)		
	Handling rate considered for vessels upto 75000 DWT (for thermal coal) (P1)	40000	40000
	Handling rate considered for vessels upto 75000 DWT (for Rock Phosphate) (P2)	25000	25000
(c)	Optimal Quay Capacity cargo wise = $0.7 * [(S1 * P1) + (S2 * P2)] * 365$		
	Optimal Quay Capacity for Thermal coal	7350400	7350400
	Optimal Quay Capacity for Rock phosphate	1788500	1788500
	Optimal Quay Capacity	9146900	9146900
	Optimal Quay Capacity in million tonnes	9.15	9.15
(ii).	<b>Optimal Yard Capacity</b>		
(a)	Area of yard made available by the Port (in square metres) (A)	Thermal Coal 58000 and Rock Phosphate 16000	Thermal Coal 58000 and Rock Phosphate 16000
(b)	Area available for stacking (%) (U)	For Thermal Coal 100% For Rock Phosphate 70%	100% 70%
(c)	Stacking Quantity per square metre (tons) (Q)	6.60 T/sqm	6.60 T/sqm
(d)	Annual Turnover Ratio of the port (T)	28 for Thermal Coal and 30 for Rock Phosphate	28 for Thermal Coal and 30 for Rock Phosphate
(e)	Optimal Yard Capacity (in tonnes) = $0.7 * A * U * Q * T$ (for thermal coal)	7427851	7502881
	Optimal Yard Capacity (in tonnes) (for Rock phosphate)	2217606	2217606
(f)	Total Optimal Yard Capacity (in tonnes)	9645451	9720480
(g)	Total Optimal Yard Capacity (in million tonnes)	9.65	9.72
(iii).	Optimal capacity of the Terminal - lower value of the optimal quay capacity and optimal stack yard capacity (in Million tonnes)	9.15	9.15

II Capital Cost			
(i).	Cargo Handling Activity	₹ in lakhs	₹ in lakhs
(a).	Civil Construction Cost		
	- Berth Apron & Approaches	12000.00	12000.00
	- 3% Contingencies and 7% Supervision charges on base cost	1200.00	1200.00
	- Work contract tax (4% on 65% of civil cost on base cost)	312.00	312.00
	<b>TOTAL</b>	<b>13512.00</b>	<b>13512.00</b>
(b).	(i) Mechanical Equipment		
	Ship Unloader (norms 2 Nos.)		
	VOCPT proposes 2 Grab unloaders	5600.00	5600.00
	Reclaimer (norms 2 Nos.)		
	VOCPT does not envisage this equipment	0.00	0.00
	Wagon unloader and Truck unloader (norms - 1 No. each)		
	VOCPT does not envisage this facility	0.00	0.00
	Stackers (norms - 2 Nos.)		
	VOCPT proposes 2 Stackers and 1 shed stacker/spreader	4000.00	4000.00
	- Cranes (norms - 2 nos.)		
	VOCPT does not envisage this equipment	0.00	0.00
	Conveyors	7293.00	7293.00
	Ray loaders & dozers (norms - 4 nos.)		
	VOCPT proposes 6 Nos. of Front end loaders	180.00	180.00
	<b>Subtotal</b>	<b>17073.00</b>	<b>17073.00</b>
	(ii) Electric Power & Control switch gears	2661.00	2661.00
	(iii) 3% Contingencies and 7% Supervision charges on base cost	1073.40	1073.40
	(iv) Work contract tax (4% on 65% of civil cost on base cost)	513.08	513.08
	<b>Subtotal (ii to iv)</b>	<b>2220.48</b>	<b>2220.48</b>
(c).	Miscellaneous (5% on (a) and (b) excluding works contract tax)	1745.37	1745.37
		<b>37477.04</b>	<b>37477.04</b>
(ii).	Capital Cost for Berthing Services		
(a).	Cost of the berth	4000.00	4000.00
(b).	Cost of dredging alongside berth	0.00	0.00
	<b>Subtotal</b>	<b>4000.00</b>	<b>4000.00</b>
	3% Contingencies and 7% Supervision charges on base cost	400.00	400.00
	Work contract tax (4% on 65% of civil cost on base cost)	104.00	104.00
	<b>Total Capital Cost for Calculation of Berth Hire (a + b + c)</b>	<b>4504.00</b>	<b>4504.00</b>
(iii).	<b>Total Capital Cost of the Project</b>	<b>41981.84</b>	<b>41981.84</b>
III Operating Cost			
(i).	Cargo Handling Activity	Estimates (₹ in lakhs)	Estimates (₹ in lakhs)
(a).	Power Cost (@ 1.4 units per tonne * 91.5 Million tonnes * ₹ 6.50 per unit) [In our calculation the unit rate is considered as ₹ 6.07 as per the recent electricity bill]	832.65	879.75
(b).	Repair & Maintenance		
	Civil Assets (1% on civil work)	135.12	135.12
	Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on mechanical and electrical works)	1555.40	1555.43
(c).	Insurance (1% on Gross fixed assets)	374.77	374.78
(d).	Depreciation		
	Civil Assets 3.34%	451.30	451.30
	Mechanical and Electrical Works 10.34%	2297.55	2297.60
(e).	License Fee		
	- Water Front Charges (33250 sq. mtr @ ₹ 36.54 per sq. mtr./month * 12) [In our working the unit rate for water front lease rent is estimated at 50% of the rate for land as per the land policy guidelines]	145.79	51.61
	- Stack yard at Hare Island (by VOCPT - 126000 sq. mtr @ ₹ 36.54 per sq. mtr./month * 12) [In our calculation the unit rate is considered ₹ 25.87 per sq. mtr./month as proposed by them vide their proposal dated 2.1.12]	552.48	391.15
	- Way Leave for conveyors (30720 sq. mtr @ ₹ 1.42 per sq. mtr. annum)	0.44	0.44
	- Way Leave for conveyors (3600 sq. mtr @ ₹ 1.42 per sq. mtr. annum)	0.05	0.05
(f).	Other Expenses (5% on gross value of assets)	1973.87	1973.89
	<b>Total Operating Cost</b>	<b>8219.42</b>	<b>8011.12</b>
IV Revenue Requirement & proposed tariff			
(i).	Cargo Handling charges		
	1. Revenue Requirement		
	(a) Total Operating Cost	8219.42	8011.12
	(b) Return on capital Employed @ 10%	5996.38	5996.46
	(c) Total Revenue requirement from cargo handling activity	<b>14215.80</b>	<b>14007.58</b>
	2. Apportionment of Revenue Requirement		
	(a) Handling Charges (48% of ARR)	13031.48	13727.43
	(b) Storage charges (1% of ARR)	142.16	140.08
	(c) Miscellaneous Charges (11% of ARR)	142.16	140.08
	(d) Total Revenue requirement from cargo handling activity	<b>14215.80</b>	<b>14007.58</b>

<b>3 Proposed tariff per tonne rate</b>			
<b>(a) Handling Charge (Composite)</b>			
Revenue Requirement (₹ in lakhs)	13931.48	13727.43	
Composite Handling Charge cargo wise (₹ per tonne) - Foreign			
Thermal coal (100% Coastal)	136.32	134.32	
Rock phosphate (Foreign cargo)	218.11	214.91	
<b>(b) Storage Charge</b>			
Revenue Requirement (₹ in lakhs)	114.86	140.05	
% of Cargo to attract storage charge	22.0%	24.0%	
Cargo likely to pay storage charge (lakh tonnes)	20.13	21.65	
<b>(i). Free period</b>			
	10 days	10 days	
<b>(ii). Storage Charge (beyond the free period)</b>			
	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof	
First six day	1.00	1.06	
Next six days	1.62	1.72	
Thereafter	3.16	3.36	
<b>(c) Miscellaneous Charge</b>			
Revenue Requirement (₹ in lakhs)	142.16	146.36	
Capacity (Million tonnes per annum)	9.15	9.15	
Miscellaneous Charge per tonne	1.55	1.53	
<b>(iii) BERTH HIRE CHARGES</b>			
	(₹ in Lakhs)	(₹ in Lakhs)	
<b>(a) Revenue Requirement</b>			
i. Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)	45.04	45.04	
ii. Depreciation	150.43	150.43	
iii. Insurance (1% on total cost for berth hire service)	45.04	45.04	
<b>Subtotal (a)</b>	240.51	240.51	
<b>(b) Return on capital Employed @ 16%</b>			
Total Revenue requirement from Berthing services (a + b)	720.64	720.64	
Berth Hire Charge	961.15	961.15	
Foreign going vessel (Thermal Coal) (Rate per GRT per hour) in Rs	0 5489	0 5489	
Coastal vessel (Thermal Coal) (Rate per GRT per hour) in Rs	0 3293	0 3293	

### STATEMENT SHOWING THE CALCULATIONS OF HANDLING CHARGES

Revised proposal by VOCPT vide letter dated 7 December 2011

Cargo Group	Cargo Share	Handling Rate in tonnes / Day	Cargo to be handled (tonnes)	Cargo Working Days	Percentage of Cargo Working days	Revenue Requirement (₹ in Lakhs)	Cargo to be handled		Rate in ₹ per tonne	Rate in ₹		Rate in ₹ per tonne
							Foreign (in tonnes)	Coastal (in tonnes)		For foreign cargo	For coastal cargo	
Thermal Coal	72.00%	40000	7358400	184	72.00%	10,030.67	0	7358400	136.32	136.32	136.32	136.32
Rock Phosphate	28.00%	25000	1788500	72	28.00%	3,900.81	1788500	0	218.11	218.11	130.86	130.86
<b>Total</b>	<b>100%</b>		<b>9146900</b>	<b>256</b>	<b>100%</b>	<b>13931.48</b>	<b>1788500</b>	<b>7358400</b>				

### STATEMENT SHOWING THE CALCULATIONS OF HANDLING CHARGES

Modified by TAMP

Cargo Group	Cargo Share	Handling Rate in tonnes / Day	Cargo to be handled (tonnes)	Cargo Working Days	Percentage of Cargo Working days	Revenue Requirement (₹ in Lakhs)	Cargo to be handled		Rate in ₹ per tonne	Rate in ₹		Rate in ₹ per tonne
							Foreign (in tonnes)	Coastal (in tonnes)		For foreign cargo	For coastal cargo	
Thermal Coal	72.00%	40000	7358400	184	72.00%	9,683.75	0	7358400	134.32	134.32	134.32	134.32
Rock Phosphate	28.00%	25000	1788500	72	28.00%	3,843.68	1788500	0	214.91	214.91	128.95	128.95
<b>Total</b>	<b>100%</b>		<b>9146900</b>	<b>256</b>	<b>100%</b>	<b>13727.43</b>	<b>1788500</b>	<b>7358400</b>				



**BERTH HIRE COMPUTATION**

Working furnished by VOCPT vide letter dated 7 December 2011

Sr. No.	Particulars	Thermal Coal	Rock Phosphate	Total
i.	Average DWT	75000	75000	
ii.	Ship day output	40000	25000	
iii.	Average GRT	40000	40000	
iv.	Average parcel size	60000	60000	
v.	Tonnage expected to be handled	7358400	1788500	9146900
vi.	Average no. of berth days (v / ii)	184	72	256
vii.	No of berth hours {24 x (vi)}	4415	1717	6132
viii.	Expected number of vessels (v/iv)	123	30	152
ix.	Total GRT hours	176640000	69120000	245760000
x.	Revenue Requirement			961.15
xi.	Berth hire - Foreign going vessel			0.5489
	Berth hire - Coastal vessel			0.3293

Working for foreign / coastal vessel rate	
$69120000x + 176640000 * 0.6 x =$	961.15
$69120000x + 105984000 x =$	961.15
$x = \text{Foreign going vessel rate}$	0.5489
Coastal vessel Rate = 0.6 x foreign going vessel rate	0.3293

**Working of TAMP**

Sr. No.	Particulars	Thermal Coal	Rock Phosphate	Total
i.	Average DWT	75000	75000	
ii.	Ship day output	40000	25000	
iii.	Average GRT	40000	40000	
iv.	Average parcel size	60000	60000	
v.	Tonnage expected to be handled	7358400	1788500	9146900
vi.	Average no. of berth days (v / ii)	184.00	72.00	256
vii.	No of berth hours {24 x (vi)}	4416.00	1728	6144
viii.	Expected number of vessels (v/iv)	122.64	30	152
ix.	Total GRT hours	176640000	69120000	245760000
x.	Revenue Requirement			961.15
xi.	Berth hire - Foreign going vessel			0.5489
	Berth hire - Coastal vessel			0.3293

Working for foreign / coastal vessel rate	
$69120000x + 176640000 * 0.6 x =$	961.15
$69120000x + 105984000 x =$	961.15
$x = \text{Foreign going vessel rate}$	0.5489
Coastal vessel Rate = 0.6 x foreign going vessel rate	0.3293

666 GI/12-15

**Annex - II****V.O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST****UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR THERMAL COAL AND ROCK PHOSPHATE AT NCB-III****1.1. Definitions – General**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **"Coastal vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). **"Day"** shall mean the period starting from 6 a.m. of a day and ending at 6 a.m. on the following day.
- (iii). **"Foreign-going vessel"** shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iv). **"Free period"** shall mean the period during which cargo shall be allowed storage free of demurrage charges/ ground rent and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days.

**1.2. General Terms & Conditions**

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
  - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
  - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
  - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii).
  - (a). The berth hire charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
  - (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
  - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.

- (d). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transshipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (iv). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (v). Interest on delayed payments / refunds.
- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b). The rate of penal interest will be 2% above the prime lending rate of the State Bank of India.
- (c). The delay on refunds will be counted only 20 days from the day of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the Scale of Rates.
- (vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (vii). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if they so desire, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- (b). The terminal operator may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c). The terminal operator should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (viii). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to terminal operator.
- (ix). No claim for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100/- or more. Likewise terminal shall not raise any supplement any if the amount due to terminal is ₹100/- or less.

## 2. BERTH HIRE CHARGES

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (in Re.)	Coastal Vessel (in Re.)
1.	Vessels	0.5489	0.3293

### Notes:

- (i). The Period of berth hire shall be calculated from time the vessel occupies berth till she vacates the berth.

666 GZ/12-16

- (ii). (a). Berth hire shall stop four hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail.
- (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of the berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.
- (c). The Master/ agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (iii). The Penal berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charges for a false signal.
- "False Signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."
- (iv). Ousting Priority / Priority Berth Hire Charges:
- The rates and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions prescribed in the Scale of Rates of the V.O. Chidambaranar Port Trust.
- (v). No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths for continuous one hour or more due to break down of Terminal Operator's equipment or power failure or any other reasons attributable to the Terminal Operator.

### 3. CARGO HANDLING CHARGES

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees	
			Foreign	Coastal
(a).	Thermal coal	Per Metric Tonne	134.32	134.32
(b).	Rock phosphate	Per Metric Tonne	214.91	128.95

#### Note:

The cargo handling charges prescribed above is a composite charge and includes charges for unloading of the cargo from the vessel, transfer upto the point of storage, storage at the stackyard upto 10 days free period, loading on the trucks/ wagons, wharfage and all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.

### 4. STORAGE CHARGES (Per tonne per day)

The storage charges to the cargo stored in the stack yard beyond the free period allowed shall be as below:

- (A). Free Period : 10 days
- (B). Storage charges after free period (Per tonne / day)

First 6 days after expiry of Free period	-	₹1.06 per tonne per day
For the next 6 days	-	₹1.72 per tonne per day
Thereafter	-	₹3.36 per tonne per day

#### Notes:

- (i). For the purpose of calculation of free period Customs notified holidays and Terminals non-working days shall be excluded.

- (ii). Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
- (iii). Storage charges on cargo shall not accrue for the period when the Terminal Operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the User due to reasons attributable to the Terminal Operator.

#### 5. MISCELLANEOUS CHARGES:

The following Miscellaneous charges are applicable for thermal coal and rock phosphate handled:

Sl. No.	Particulars	Rate per tonne or part thereof (in ₹)
(i).	Charges for all miscellaneous services such as environment and management, sweeping of cargo on the wharf, safety measures, etc.	1.53

#### 6. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) TO (5) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2011 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31<sup>st</sup> March of the following year.

\*\*\*\*\*